



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

# HISTOIRE COMMERCE DE MARSEILLE

PREMIER VINGT ANS

1669-1689

PAR OCTAVE TEISSIER

PROFESSEUR HONORAIRE DE LA FACULTÉ DE MÉDECINE

MEMBRE DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES, DES LETtres ET DES BEAUX-ARTS

DEUXIÈME VOLUME OBTENU LE PREMIER PRIX

LE CONCOURS GÉNÉRAL EN 1878 POUR LES ÉCRITURES DE MATHÉMATIQUES

PARIS

LIBRAIRIE DE LA FACULTÉ DE MÉDECINE

15, RUE CASSEGLON, 15

MARSEILLE

LIBRAIRIE MARSEILLAISE

154, RUE PARADIS, 154

1878

11

11

11

11

11



# HISTOIRE DU VILLE DE MARSEILLE

PENDANT VINGT ANS

(1855-1874)

PAR OCTAVE TEISSIER

ANCIEN ARCHIVISTE DE LA VILLE DE MARSEILLE

MINISTRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

QUI A OBTENU LE PREMIER PRIX

ÉTABLI PAR M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR

MARSEILLE

C<sup>n</sup>

LIBRAIRIE MARSEILLAISE

15 A, RUE PARADIS, 15 A

1878



# PRIX

FONDÉ PAR

M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR

---

## EXTRAIT DU RAPPORT FAIT PAR M. AUGUSTIN FÉRAUD

Au nom du Jury d'Examen (1)

### SUR LE CONCOURS DE L'ANNÉE 1874

---

N° 5. — *Marseille deviendra la Reine de la Méditerranée.* . . . . .

C'est bien là l'historique absolument complet, sans lacunes, du commerce de Marseille, depuis 1855.

Travail considérable et défiant toute critique, dans la partie consacrée à l'exposé de ce qui a été et de ce qui est.

L'auteur a traité avec le plus grand soin, avec une méthode parfaite, tout ce qui se rattache à cette longue période et, dernier mérite, il a su ne pas donner à son œuvre des proportions excessives.

Les relevés statistiques du commerce de Marseille, de ses opérations de transit et d'entrepôt, sont incontestablement la perfection de ce qui peut être fait en ce genre.

On en peut dire autant de la partie traitant de l'état actuel de notre commerce et des tableaux, fournis à l'appui, qui sont de vrais chefs-d'œuvre.

Tout ce que l'étude intelligente des choses peut faire connaître, l'auteur l'a condensé dans son ouvrage et il l'a exposé avec une clarté qu'aucun autre des concurrents n'a, à beaucoup près, égalée, et qui lui eût obtenu l'intégralité du prix, si les conclusions avaient été à la hauteur de la partie historique. Mais, pour ce qui a trait aux conclusions, l'ouvrage est faible et, sauf une très intelligente appréciation du développement que pourrait donner à notre Marine, le perfectionnement de nos moyens de transport à l'intérieur, par voie ferrée et fluviale, ne révèle chez l'auteur, quant aux réformes à adopter, que de vagues aspirations.

---

(1) Composition du Jury : MM. Ch. GOUNELLE, membre de la Commission municipale; Félix GARDAÏR, membre de la Chambre de commerce; Augustin FÉRAUD, juge au Tribunal de commerce; Alexis ROSTAND, directeur du Comptoir d'Escompte, membre de l'Académie de Marseille; BERNARD, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, membre de la Société de statistique.

L'œuvre, insuffisante à ce point de vue, est, nous l'avons dit, parfaite à tous autres égards et constitue une histoire absolument complète du commerce de Marseille, pendant vingt années. Aussi le jury n'a-t-il pas hésité à lui donner le premier rang.

La Commission, résumant les dispositions arrêtées dans ses précédentes séances, a décidé :

1° Qu'il y a lieu de faire application de la somme mise à sa disposition par la Commission Municipale, et par délibération du 9 octobre 1877 ;

2° Qu'il n'y a pas lieu d'accorder un prix unique ;

3° Que la somme de quinze mille francs est à répartir entre les concurrents, ci-après désignés :

Qu'il est alloué :

1° SIX MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 5 :

*Marseille deviendra la Reine de la Méditerranée.* (M. Octave Teissier) ;

2° QUATRE MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 4 :

*Félix qui pôtuit.* (M. Étienne Jouham) ;

3° QUATRE MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 1 :

*Autrefois cinq ans.* (M. Louis Bernard).

A titre de récompense pour le mérite de leurs œuvres, avec obligation, pour chacun d'eux, de faire imprimer, à ses frais et à cinq cents exemplaires, l'ouvrage déposé.

4° MILLE FRANCS à l'auteur de l'ouvrage n° 3 :

*Pro Deo ! Pro Gallia !* à titre d'encouragement. (MM. Urbain et Henri Teissère, frères) ;

5° Que tout exemplaire d'un des ouvrages récompensés devra reproduire *in extenso* les conclusions du présent rapport depuis ces mots :

« La Commission, résumant les dispositions arrêtées dans ses précédentes séances. . . »

6° Qu'il sera donné avis de la présente décision à chacun des auteurs, ainsi qu'à M. le Maire, le tout aux fins de son exécution.

Marseille, le 24 Octobre 1877.

*Le Rapporteur,*

AUGUSTIN FÉRAUD.

# SOMMAIRE

---

	PAGES
INTRODUCTION . . . . .	1
CHAPITRE PREMIER. — Situation actuelle. — Importance du commerce de Marseille. — Agrandissement de la Ville. — Population. — Travaux publics. — Les nouveaux Ports. — Les Docks. — Le Chemin de fer. — La Télégraphie électrique . . . . .	7
CHAPITRE II. — Mouvement général de la navigation. — Commerce extérieur et cabotage. — Équipages. — Pavillons français et étrangers. — Navires à voiles et à vapeur. — Colonies. — Algérie. — Pêche à la morue. — Grand et petit cabotages. — Navigation et mouvement des marchandises. — Effectif de la marine marchande à voiles. — Navigation à vapeur. — Classement, d'après leur tonnage, des navires à voiles et à vapeur. — Classement, d'après la force de leurs chevaux, des bateaux à vapeur. . . . .	25
CHAPITRE III. — Mouvement commercial du port de Marseille. — Commerce général. — Commerce spécial. — Comptes relatifs au mouvement des marchandises. — Etat actuel des principales branches du commerce et de l'industrie. — Relations commerciales du port de Marseille avec les colonies françaises et les puissances étrangères. — Transit. — Entrepôts. . . . .	111
CHAPITRE IV. — Résultats obtenus. — Améliorations proposées. — Progrès réalisés sous l'influence de la liberté commerciale. — Création de nouvelles voies ferrées. — Réduction des tarifs. . . . .	201
APPENDICE. — Port de Marseille. — Budget municipal. — Travaux publics. — Monographies des principales branches du commerce et de l'industrie de Marseille. — Statistique. — Documents divers. — Navigation intérieure (le Rhône et le Canal latéral) . . . . .	211
TABLE DES MATIÈRES . . . . .	369

---





# INTRODUCTION

---

Dans un rapport publié en 1855, M. Clapier, ancien député, a défini, en ces termes, le but éminemment utile que s'est proposé M. le baron Félix de Beaujour, en instituant le prix quinquennal qui porte son nom :

« Il existe, dans le commerce, une pratique que la prudence a introduite, dont la loi fait une obligation, que tout commerçant soigneux observe religieusement, c'est de dresser annuellement l'inventaire de sa situation; ce n'est pas seulement un règlement indispensable à toute bonne organisation commerciale, c'est un utile retour vers le passé, une appréciation exacte des progrès ou de la décadence de l'entreprise dirigée. Le livre d'inventaire est le conseiller le plus sûr, l'ami le plus véridique, l'indicateur le plus intelligent qu'un négociant puisse consulter.

« Une grande ville de commerce doit aussi, de temps à autre, faire son inventaire. — Le tableau des faits accomplis, reproduisant, avec une inexorable véracité, les alternatives de malaise ou de prospérité qui se sont manifestées dans les diverses sources de la richesse publique, conduit à rechercher les causes de ces variations, à porter remède aux industries en souffrance, à développer les industries fécondes, à chercher les moyens de lutter contre les nations rivales, et préparer les succès de l'avenir, par une appréciation exacte du passé.

« Depuis quelques années, toutes les nations commerçantes, appréciant les avantages de semblables recherches, publient annuellement un tableau de leur commerce et de leur navigation.

« Ces renseignements, puisés aux sources administratives, sont d'un haut intérêt pour la science, qui peut se contenter de résultats généraux, de faits groupés par grandes masses, et d'appréciations faites, pour ainsi dire, à vol d'oiseau.

« Mais leur utilité pratique n'est complète qu'autant que chaque ville, chaque industrie, dégage de ces grands résumés d'ensemble les résultats spéciaux qui l'intéressent, pour se rendre un compte exact de la part qu'elle prend au mouvement général, et y puiser les enseignements propres à éclairer sa marche.

« Ce travail n'est pas sans difficultés d'exécution; il exige des soins attentifs, de laborieuses recherches, une certaine habitude de décomposer et de classer les faits généraux. Il ne peut être bien fait, qu'en comparant sans cesse les renseignements administratifs à ceux que fournit la pratique des affaires; en les contrôlant et les complétant les uns par les autres (1). »

Ces observations expliquent et complètent, de la manière la plus heureuse, le programme inséré dans l'acte de fondation du prix Beaujour (2). Je m'en suis inspiré et j'ai essayé de m'y conformer, dans la rédaction du *Mémoire sur le Commerce de Marseille*, que je sou mets aujourd'hui au concours.

Il m'a paru, en effet, que pour remplir exactement les conditions de ce programme, il fallait :

---

(1) *Prix fondé par M. le baron Félix de Beaujour. Rapport fait par M. A. Clapier, au nom du jury d'examen, sur le concours de l'année 1855. — Marseille, 1857.*

(2) Cet acte, qui porte la date du 20 janvier 1831, est ainsi conçu : « M. le baron Félix de Beaujour a déclaré vouloir fonder, en faveur de la ville et du commerce de Marseille, un prix quinquennal, qui sera décerné à l'auteur du meilleur ouvrage sur le commerce de Marseille. Cet ouvrage pourra paraître sous tel titre que l'auteur voudra lui donner, sous celui de *Tableau*, d'*Essai*, ou même simplement de *Mémoire sur le Commerce de Marseille*; il devra renfermer le Tableau sommaire de la navigation et du tonnage du port de Marseille, ainsi que celui des importations et des exportations faites pendant les cinq années précédentes, et indiquer les moyens les plus propres à accroître les unes et les autres, ou à écarter les obstacles qui s'opposeraient à cet accroissement, le tout sous le rapport combiné de l'intérêt du commerce de Marseille en particulier et de celui de la France en général. »

(Acte reçu par M<sup>r</sup> Gabriel-Roch Barthélemy, notaire.)

1° Établir la situation, ou pour me servir de l'expression de M. Clapier, l'inventaire du commerce de Marseille, à l'heure actuelle, en faisant connaître les progrès réalisés depuis vingt ans, c'est-à-dire depuis la publication des renseignements fournis par le dernier concours ;

2° Résumer, dans des monographies, l'histoire de chaque branche du commerce et de l'industrie de notre ville, en rappelant les causes qui en ont retardé ou favorisé le développement ;

3° Signaler les souffrances ou les besoins du commerce ; proposer les mesures les plus efficaces pour y porter remède , et signaler les améliorations qui paraîtraient de nature à donner une impulsion plus vive aux transactions commerciales.

Ma tâche a été singulièrement facilitée par la publication d'un recueil précieux, qui a commencé à paraître en 1862, sous ce titre : *Compte-rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille*.

Ce document annuel, publié par la Chambre de commerce, avec le concours des représentants les plus autorisés de toutes les branches du commerce et de l'industrie de notre ville, n'est pas autre chose que cet *Inventaire du Commerce de Marseille*, dont M. Clapier a si bien démontré l'utilité dans le rapport que je viens d'analyser.

J'ai puisé dans ce recueil et dans le *Tableau du Commerce de la France*, publié par l'Administration des Douanes, les principaux éléments de mon travail. Je ne pouvais avoir de meilleurs guides.

J'ai eu recours aussi, et bien souvent, aux lumières des commerçants les plus expérimentés ; aux communications obligeantes et empressées de toutes les administrations locales, et notamment du bureau de statistique de la Chambre de commerce, où une main intelligente a su réunir les plus précieux documents, intéressant notre commerce et nos industries.

J'ai consulté avec fruit les nombreuses et utiles publications de la *Société pour le développement et la défense du commerce et de l'industrie de Marseille*.

Enfin, j'ai épuisé tous les moyens d'investigations et d'étude que nous

fournissent les bibliothèques publiques, les dépôts des archives, les annales du commerce extérieur et les statistiques des nations maritimes.

Je dois expliquer ici les motifs qui m'ont déterminé à comprendre, dans cette étude sur le commerce de Marseille, une période de *vingt ans*, tandis que le programme du concours semblait vouloir limiter ce travail à une période quinquennale.

L'acte de fondation du prix Félix Beaujour n'exige, en effet, que le tableau des exportations et des importations faites « pendant les cinq années précédentes. »

Il ne pouvait en être autrement, puisqu'il s'agissait d'un *prix quinquennal*, renouvelé tous les cinq ans; mais le concours n'ayant pas eu lieu depuis vingt ans, et la somme allouée ayant été doublée en raison de cette circonstance, j'ai pensé qu'il convenait d'étendre ce travail de statistique, à toute la période comprise entre la date du dernier concours (1855) et l'année 1875, en m'arrêtant au 31 décembre 1874, pour former exactement les quatre périodes quinquennales.

C'était quadrupler l'importance de l'œuvre, déjà si ardue et si compliquée, imposée aux concurrents; mais, comment se soustraire à l'intention évidente du fondateur, qui, bien certainement, n'a pas voulu laisser de lacune dans l'histoire du commerce de Marseille ?

Telle a été, dans tous les cas, la pensée de la Commission municipale, quand elle a pris, conformément au rapport de M. Urbain Fabre, sa délibération du 15 juin 1874, qui ouvre le concours actuel.

Le rapporteur s'exprimait ainsi : « Je partage donc, Messieurs, l'opinion de mes honorables prédécesseurs, et je dis avec eux que le programme de M. de Beaujour ne peut donner matière, tous les cinq ans, à un bon ouvrage. Mais ce n'est pas le cas aujourd'hui : les tableaux de MM. Bousquet et Sapet s'arrêtent en 1854; vingt ans se sont écoulés depuis; vingt ans, pendant lesquels le génie humain, la science et la réunion des capitaux ont fait faire au commerce un pas immense. »

Je me suis inspiré de cette pensée, en faisant remonter au 1<sup>er</sup> janvier 1855 la statistique commerciale et industrielle qui fait l'objet principal de mon



travail. Il n'y aura plus, dès lors, aucune interruption dans les annales de notre commerce. Il eût été regrettable, en effet, de laisser dans l'oubli la période comprise entre les années 1855 et 1870 ; période pendant laquelle la ville de Marseille a pris un développement exceptionnel, sous l'influence du prolongement de la ligne ferrée jusqu'à Paris <sup>(1)</sup>, de l'agrandissement des ports, de la construction des Docks, du percement de l'isthme de Suez et de l'établissement du câble électrique, qui l'a mise en communication directe avec toutes les parties du monde.

---

(1) Le chemin de fer s'arrêtait à Avignon; il n'a été prolongé jusqu'à Paris que vers la fin de 1854.



## CHAPITRE PREMIER

---

### SITUATION ACTUELLE

---

**Importance du Commerce de Marseille. — Agrandissement de la Ville. — Population.**  
— Travaux publics. — Les nouveaux Ports. — Les Docks. — Le Chemin de fer.  
— La Télégraphie électrique.

---

Appelée par l'incomparable situation de son port, à un très-grand avenir commercial, la ville de Marseille voit chaque jour s'accroître l'activité de son marché, le développement de son industrie et l'importance de ses échanges avec toutes les nations du monde. Elle a importé et exporté, en 1874, 28,370,487 quintaux métriques de marchandises, d'une valeur totale *d'un milliard, neuf cent quinze millions* de francs, soit 320 millions de plus que la valeur totale du commerce extérieur de *toute la France*, en 1835 (1).

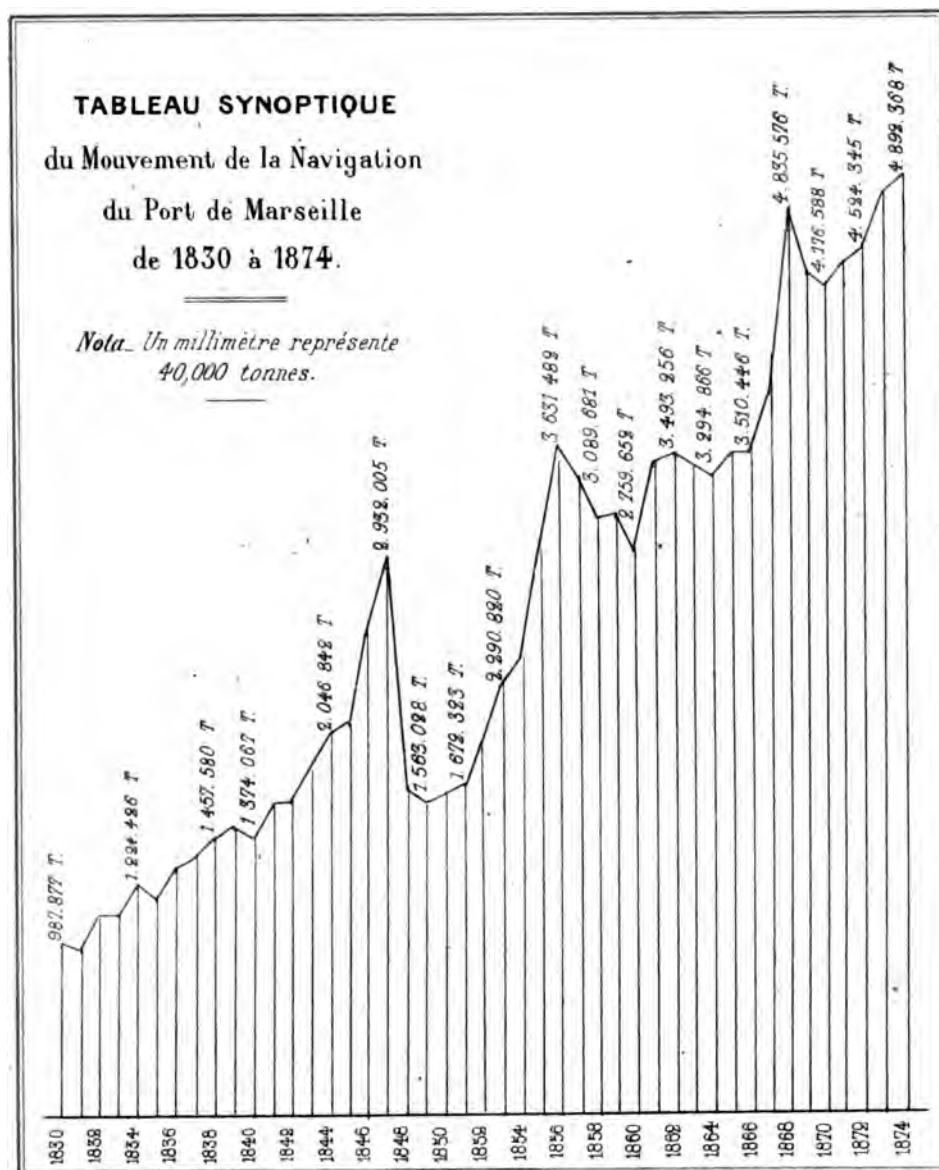
Ainsi, la ville de Marseille centralise aujourd'hui, dans son port, une somme de marchandises qui en 1835 constituait toute la richesse commerciale d'une grande nation. Il suffit, du reste, de jeter un regard sur le tableau synoptique ci-après, qui fait connaître le mouvement de la navigation de notre port, depuis 1830, pour comprendre avec quelle force d'impulsion, le commerce marseillais a franchi les obstacles qui arrêtaient sa marche. Il a souvent perdu, en quelques mois, tout le terrain qu'il avait conquis par plusieurs années d'efforts soutenus; mais il s'est toujours relevé avec un nouvel éclat.

---

(1) Voici, en effet, quel était le mouvement général du commerce de notre pays à cette époque :

1835.....	1.595 millions
1836.....	1.867 id.
1837.....	1.566 id.
1838.....	1.893 id.
1839.....	1.950 id.

*Tableau général du Commerce de la France. Année 1840, p. IX.*



Le développement du commerce de Marseille, tel qu'il ressort de ce tableau synoptique, est bien digne d'attention et mérite d'être étudié. Je vais en résumer la marche progressive depuis 1855 jusqu'à la fin de 1874. Mais, avant de commencer cette revue rétrospective, il me semble utile de faire connaître la situation économique et municipale de la ville de Marseille, dont les intérêts sont étroitement liés à ceux de son commerce et de son industrie.

## POPULATION

L'accroissement ou la diminution du nombre des habitants, est, pour une ville, un signe certain de prospérité ou de décadence; or, pendant les vingt dernières années, le chiffre de la population de Marseille s'est accru dans des proportions exceptionnelles: De 1855 à 1874, l'augmentation a été de 117,000 habitants, alors que, pendant 55 ans, de 1801 à 1855, elle ne s'était élevée qu'à 84,000. (1)

Aucune autre ville de France n'a vu sa population s'accroître dans de telles proportions. Paris et Lyon se trouvent dans des conditions particulières, ayant réuni plusieurs communes dans une seule agglomération; ce qui constitue plutôt un déplacement qu'un accroissement de population. En effet, si on déduit du chiffre actuel de la population de Lyon, les 72,025 habitants des communes de la Croix-Rousse et de la Guillotière, qui ont été récemment annexées à cette ville, on trouve que l'augmentation n'a été, depuis 1855, que de 83,192 habitants; il en est de même pour Paris.

La population de Bordeaux s'est élevée de 130,927 à 194,055, ce qui donne un accroissement de 63,128 habitants; à Saint-Etienne, l'augmentation a été de 54,811, et à Lille, de 82,322.

L'augmentation de 117,000 habitants constatée à Marseille, est donc considérable; elle suffirait à elle seule pour créer de toute pièce une nouvelle ville de premier ordre.

Après Paris et Lyon, qui sont hors de cause, Marseille est donc la première ville de France, au point de vue de la population, comme elle l'est d'ailleurs au point de vue du Commerce.

Au fur et à mesure que le chiffre de la population s'est accru, le nombre des maisons bâties est devenu insuffisant, et il a fallu en construire de nouvelles dans la même proportion. La statistique fait connaître qu'il en a été édifié 14,956 en vingt ans, de 1855 à 1874 (2).

(1)	1855.....	195.138	habitants.
	1874.....	312.864	»
	Augmentation.....	117.726	»
	1801.....	111.130	»
	1855.....	195.138	»
(2)	Augmentation.....	84.008	»
	1855.....	19.531	maisons.
	1874.....	34.537	»
	Augmentation.....	14.956	»



La construction de ces 14,956 maisons a donné lieu à l'ouverture de 540 rues, places ou boulevards (1).

Mais, en s'agrandissant, la ville de Marseille a compris la nécessité d'élargir ses anciennes rues, de démolir ses vieux édifices qui tombaient en ruines, et de les remplacer par des monuments vraiment dignes de sa prospérité.

Elle a dépensé, pour exécuter ces travaux, une somme totale de 140 millions, répartie ainsi qu'il suit :

### GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS DE 1855 A 1874

#### RUES, PLACES ET BOULEVARDS

Construction du quartier de la Joliette sur les terrains du Lazaret.	F. 23,928,476
Ouverture de la rue de la République. . . . .	40,594,681
Agrandissement de la rue Noailles. . . . .	12,800,000
Prolongement du cours Lieutaud. . . . .	6,614,638
Ouverture du boulevard Baille. . . . .	1,257,233
Création de la rue Rouvière . . . . .	1,549,451
Chemin de la Corniche. . . . .	3,669,585
Prolongement de la rue Estelle. . . . .	255,287
Colline Bonaparte. . . . .	151,625
Boulevard de l'Observatoire . . . . .	322,957
	<hr/>
	F. 91,143,933

#### MONUMENTS

Palais de la Bourse. . . . .	F. 8,143,192
Hôtel de la Préfecture et abords de l'Hôtel. . . . .	11,428,954
Cathédrale. . . . .	10,080,499
Château Borély . . . . .	3,121,432
Palais de Longchamp. . . . .	6,187,509
Palais de Justice et abords du Palais. . . . .	2,529,024
	<hr/>
<i>A reporter.</i> . . . .	F. 41,490,610

(1)

1855.....	625	rues et places.
1874.....	1.165	»
	<hr/>	
Augmentation.....	540	»

	<i>Report.</i> . . . . .	F. 41,490,610
Bibliothèque et École des Beaux-Arts . . . . .		1,597,421
Église de Saint-Vincent-de-Paul. . . . .		1,432,000
Église de Saint-Michel . . . . .		688,341
Chapelle de Notre-Dame de la Garde. . . . .		2,000,000
Faculté des Sciences . . . . .		366,968
Observatoire d'Astronomie. . . . .		160,000
Écoles communales et Salles d'asile . . . . .		1,353,218
		<hr/>
		F. 49,088,558
Rues, places et boulevards. . . . .		91,143,933
		<hr/>
Total général. . . . .		F. 140,232,491

Le budget municipal n'a contribué que pour 64,502,687 fr., dans ce total de 140,232,491 fr. Le surplus de la dépense a été supporté par l'État, par des Compagnies ou par les personnes pieuses qui ont voulu participer à la construction de divers édifices religieux (1).

D'autres travaux non moins importants ont été effectués, soit par l'État, pour agrandir le port et les quais (2), soit par la Compagnie des Docks, pour l'établissement de ses vastes entrepôts (3). — La construction des nouveaux bassins a coûté 35 millions de francs et celle des Docks 52 millions.

Il a donc été dépensé pour les grands travaux d'utilité publique, exécutés à Marseille, depuis vingt ans, une somme totale de 225 millions de francs; soit, en moyenne plus de 10 millions par an.

Indépendamment de la somme de 64 millions, mentionnée ci-dessus et affectée à une partie de ces travaux, il a été dépensé, sur le budget municipal, 45 millions de francs, pour l'amélioration des voies de communication, la restauration des anciens édifices et pour divers autres travaux d'utilité publique (4).

(1) V. le tableau intitulé : *Grands travaux exécutés par la ville de Marseille.*

(2) V. le chapitre ci-après : *Ports de Marseille.*

(3) V. l'article consacré à l'*Établissement des Docks et Entrepôts.*

(4) Ces dépenses ont été inscrites sur les divers budgets de la ville, sous deux titres :

1 <sup>o</sup> Dépenses extraordinaires, qui se sont élevées, de 1855 à 1874, à . . . . .	F. 78.694.488 58
2 <sup>o</sup> Dépenses supplémentaires de 1855 à 1874 . . . . .	85.968.219 91
	<hr/>
Total . . . . .	F. 164.662.708 49
Total des travaux indiqués ci-dessus . . . . .	64.502.687 »
	<hr/>
Le surplus a été affecté à d'autres travaux et s'élève à . . . . .	F. 100.160.021 49

Nous avons résumé, dans six tableaux annexés à ce travail, les recettes et les dépenses de la ville de Marseille, depuis 1855 jusqu'à la fin de 1874. Il n'est pas sans intérêt d'examiner ces budgets, dont nous allons donner un rapide aperçu.

#### BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

Le budget de la ville de Marseille est divisé en deux parties : *Recettes*, ordinaires, extraordinaires et supplémentaires; *Dépenses*, ordinaires, extraordinaires et supplémentaires.

Le Tableau récapitulatif ci-après permet de comparer les chiffres du budget de 1855 avec ceux du budget de 1874.

##### RECETTES

	1855	1874
Recettes ordinaires . . . . .	F. 5,166,660	F. 10,307,379
Recettes extraordinaires . . . .	2,806,668	3,835,334
Recettes supplémentaires. . . .	4,156,665	1,391,788
Total des recettes . . .	<u>F. 12,129,993</u>	<u>F. 15,534,501</u>

##### DÉPENSES

	1855	1874
Dépenses ordinaires. . . . .	F. 3,794,575	F. 7,071,143
Dépenses extraordinaires. . . .	4,385,793	7,137,435
Dépenses supplémentaires . . .	1,558,282	1,134,200
Total des dépenses . .	<u>F. 9,738,650</u>	<u>F. 15,342,778</u>

Il résulte de l'examen de ces états comparatifs :

1° Que les recettes *ordinaires* ont doublé; que les recettes *extraordinaires* n'ont progressé que d'un tiers, et que les recettes *supplémentaires* ont diminué de plus de la moitié;

2° Que les dépenses *ordinaires* et *extraordinaires* ont à peu près doublé, et que les dépenses *supplémentaires* n'ont pas sensiblement diminué.

Mais l'étude d'un budget ne peut être intéressante et instructive, que sous la condition de pénétrer dans les détails de sa formation; c'est-à-dire : 1° de rechercher les

sources qui alimentent les recettes communales; 2° de connaître l'emploi des fonds recueillis. — Il me paraît donc indispensable de donner ici quelques renseignements sur la nature des recettes et sur celle des dépenses, récapitulées dans les deux tableaux qui résument, en les comparant, les budgets de 1855 et de 1874.

Les recettes *ordinaires* consistent notamment dans les droits et produits ci-après indiqués : Droits d'octroi. — Droits d'abattage. — Droits de pesage et mesurage. — Produit des eaux du Canal. — Produit de concessions de terrain dans les cimetières. — Produit de la visite des filles soumises.

L'octroi est la principale source des revenus communaux. Presque toutes les villes d'une certaine importance y ont recours, et ne parviendraient pas sans cette ressource féconde à faire balancer leur budget.

Indépendamment des droits sur les objets de consommation et sur les matériaux de construction, imposés dans presque toutes les communes où l'octroi est établi, le tarif de la ville de Marseille comprend les graisses, les suifs, les savons, la cire, le sulfate de soude, une taxe additionnelle sur les farines et une surtaxe sur le vin.

Les recettes de l'octroi ont doublé depuis vingt ans; elles se sont élevées de 4,160,326 fr. à 8,549,326 fr. (1). Mais, comme l'augmentation du chiffre de la population n'a pas suivi la même progression, il en est résulté une charge plus lourde pour les habitants, qui, en 1855, ne payaient en moyenne que 21 fr. par an, et qui paient aujourd'hui 27 fr. La même moyenne est pour toute la France de 18 fr. 71 c. par habitant; à Paris, cependant, elle s'élève à 46 fr. 50 c.

En comparant les quantités imposées en 1855 et en 1874, on trouve que la consommation du pain est descendue de 229 à 178 kilog. par habitant. Celle de la viande est restée la même : 71 kilog. 6 hectog. en 1855, 71 kilog. 4 hectog. en 1874. La consommation du vin s'est élevée de 111 lit. à 143 lit., et celle de l'alcool est descendue de 2 lit. 21 centilit. à 1 lit. 58 centilit. (2).

A Paris, ces moyennes sont : pour le pain, 142 kilog. par habitant; le vin, 210 litres; l'alcool, 3 litres 70 cent.; la viande, 73 kilog. (3).

Les droits d'abattage se sont élevés de 140,334 fr. à 229,198. C'est à peu près l'augmentation constatée dans le nombre des bêtes abattues.

Les droits du pesage et mesurage n'ont pas sensiblement augmenté depuis vingt ans (4). Il est vrai que la création des Docks a eu pour conséquence de diminuer les

(1) Le produit de la taxe additionnelle sur les farines et celui de la surtaxe sur le vin sont compris dans ces chiffres.

(2) V. *Le tableau des principaux objets soumis à l'Octroi*. (Budgets de la Ville.)

(3) *Statistique de la France*, nouvelle série, tome 2, année 1873.

(4)	1855.....	F. 572.831
	1874.....	618.638
	Augmentation.....	F. 45.807

quantités soumises au mesurage public, la Compagnie concessionnaire ayant élevé la prétention de faire peser et mesurer les marchandises reçues dans ses entrepôts sans le concours des agents de la Régie.

Le produit des eaux du Canal a presque quadruplé : 333,152 fr. en 1855 et 1,265,408 fr. en 1874.

Malgré cette notable augmentation dans le produit des eaux, la ville n'est pas encore rentrée dans les fonds qu'elle a employés à la construction du canal. Il résulte, en effet, du tableau récapitulatif que nous joignons à cette étude (1), que le chiffre total de la dépense s'est élevé à 129,684,132 fr. et que les recettes effectuées jusqu'à ce jour n'atteignent que la somme de 118,289,659 fr., d'où un excédant de dépenses de 11,394,473 fr.

Le produit des concessions dans les cimetières, a été, en 1874, de 129,949 fr. ; il avait été de 57,250 fr., en 1855 ; soit, pour 1874, une augmentation de plus du double, qui provient en grande partie de l'élévation des prix portés dans le nouveau tarif.

La taxe imposée aux filles publiques, qui sont soumises à des visites sanitaires, n'existe que depuis quelques années ; elle a produit 77,032 fr. en 1874 ; elle s'était élevée à 91,818, en 1869 ; mais depuis cette époque, une surveillance plus active de la police, en éloignant de la ville un certain nombre de prostituées, a fait diminuer le chiffre des recettes. Cette diminution provient peut-être aussi de l'impossibilité où se trouve bien souvent le service des mœurs, d'obliger les assujetties à se soumettre à la visite sanitaire.

---

Les recettes *extraordinaires* ou *supplémentaires*, qui forment deux chapitres séparés, quoique au fond il n'y ait aucune différence entr'elles (2), comprennent notamment les emprunts et les ressources affectées à leur remboursement.

Le produit total des emprunts de 1855 à 1874, s'est élevé à 103,743,216 fr. Nous donnons ci-après le tableau récapitulatif des encaissements effectués d'année en année, tantôt sous le titre de recettes *extraordinaires*, tantôt sous celui de recettes *supplémentaires*.

---

(1) V. les états récapitulatifs joints aux *Budgets de la Ville*.

(2) Les recettes *extraordinaires* sont connues d'avance et figurent dans le budget primitif.

Les recettes *supplémentaires*, survenues après la formation de ce document, ne peuvent être inscrites que dans les chapitres additionnels.



## EMPRUNTS

## ÉTAT DES SOMMES EMPRUNTÉES ET RÉALISÉES DE 1855 A 1874

ANNÉES	RECETTES EXTRAORDINAIRES	RECETTES SUPPLÉMENTAIRES	TOTAL PAR ANNÉE
1855	1.000.000	2.500.000	3.500.000
1856	1.500.000	»	1.500.000
1857	1.500.000	1.400.000	2.900.000
1858	600.000	»	600.000
1859	»	6.663.000	6.663.000
1860	4.037.000	3.800.000	7.837.000
1861	1.650.000	5.450.000	7.100.000
1862	4.000.000	19.724.860	23.724.860
1863	2.850.000	15.150.000	18.000.000
1864	6.250.000	»	6.250.000
1865	»	8.039.606	8.039.606
1866	»	»	»
1867	8.986.000	»	8.986.000
1868	»	»	»
1869	»	»	»
1870	»	8.642.750	8.642.750
1871	»	»	»
1872	»	»	»
1873	»	»	»
1874	»	»	»
TOTAUX.....	82.373.000	71.370.216	103.743.216

L'examen comparatif du budget de Marseille, au point de vue des dépenses ordinaires effectuées en 1855 et en 1874, donne lieu aux observations suivantes :

1° Les frais d'administration n'ont augmenté que de 100,000 francs, en vingt ans :

1855. . . . .	F. 220,000
1874. . . . .	320,000
Augmentation . . . . .	F. 100,000

2° Les dépenses de la police ont doublé :

1855. . . . .	F. 321,395
1874. . . . .	731,655
Augmentation . . . . .	F. 410,260

3° Les frais de perception des droits d'octroi, de pesage, d'abattage et d'emplacement

se sont élevés de 650,405 à 1,095,028 fr. Ils représentaient, en 1855, le 15 0/0 de recettes, et n'ont été que de 14 0/0 en 1874. C'est donc une économie de 1 0/0 (1).

4° Entretien des biens communaux, voirie et nettoyage des rues :

1855. . . . .	F. 1,123,856
1874. . . . .	2,476,904
Augmentation. . . . .	<u>F. 1,353,048</u>

Cette augmentation s'explique par la création de 540 rues, et la construction d'un grand nombre d'édifices publics, dont l'entretien est toujours très-coûteux.

5° Subventions aux hospices, au bureau de bienfaisance, à diverses œuvres d'assistance publique :

1855. . . . .	F. 697,845
1874. . . . .	1,085,770
Augmentation. . . . .	<u>F. 387,925</u>

6° Instruction publique, beaux-arts et subventions aux sociétés savantes :

1855. . . . .	F. 381,029
1874. . . . .	885,293
Augmentation. . . . .	<u>F. 504,264</u>

7° Cultes et subventions spéciales :

1855. . . . .	F. 66,989
1874. . . . .	61,361
Diminution . . . . .	<u>F. 5,628</u>

Les dépenses extraordinaires et supplémentaires ont eu en grande partie pour objet : le service des emprunts, l'exécution des travaux d'utilité publique et le paiement des dettes arriérées.

Il a été dépensé de 1855 à 1874, pour le service des emprunts, intérêts et capitaux, 120 millions de francs, sur lesquels 15 millions seulement ont été employés au

(1) En ce qui concerne spécialement l'octroi, les frais de régie ne se sont élevés, en 1874, qu'à 11 0/0 :

Produit net. . . . .	F. 6,332,976
Taxe sur les farines. . . . .	1,146,794
Surtaxe sur le vin. . . . .	1,169,626
Total des recettes. . . . .	<u>F. 8,549,396</u>
Frais de régie. . . . .	947,556

remboursement des nouveaux emprunts, contractés depuis 1855; le surplus a servi au paiement des intérêts et à l'amortissement des anciens emprunts.

Le tableau ci-après fait connaître la situation des emprunts de la ville de Marseille au 31 décembre 1874.

SITUATION DES EMPRUNTS AU 31 DÉCEMBRE 1874

DÉSIGNATION DES EMPRUNTS	SOMMES EMPRUNTÉES		CAPITAUX REMBOURSÉS		CAPITAUX A REMBOURSER	
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
Emprunt de 7.000.000 fr. (4 1/2 % (1)).....	7.000.000	»	4.550.000	»	2.450.000	»
id. 4.400.000 fr. (5 1/2 % (1)).....	4.400.000	»	»	»	4.400.000	»
id. 2.500.000 fr. (5 % (1)).....	2.500.000	»	500.000	»	2.000.000	»
id. 9.500.000 fr., dit Noailles (5 % (1)).....	9.500.000	»	5.500.000	»	4.000.000	»
id. 20.000.000 fr., dit Erlanger.....	20.000.000	»	1.337.000	»	18.663.000	»
id. 10.000.000 fr., dit Péreire.....	11.777.000	»	926.000	»	10.851.000	»
id. 8.000.000 fr., dit Rothschild.....	8.409.000	»	383.000	»	8.026.000	»
id. 15.908.790 fr. 70 c., au Crédit foncier..	15.908.790	70	1.202.182	01	14.696.608	69
id. 14.250.000 fr., au Crédit foncier.....	14.250.000	»	805.979	06	13.444.020	94
id. 9.000.000 fr. (1867).....	9.000.000	»	298.000	»	8.702.000	»
id. 10.000.000 fr., de la Défense nationale..	8.714.800	(2)	»	»	8.714.800	»
TOTAUX.....	108.454.590	70	15.522.161	07	92.932.429	68

Quant aux travaux publics, nous avons déjà dit quelles sommes considérables y ont été affectées de 1855 à 1874.

En résumé, le rapide examen que nous venons de faire de la répartition des dépenses communales, démontre que la ville de Marseille a très-utilement employé les ressources qu'elle a su se créer; les travaux publics y tiennent une très-large place et ont peut-être trop lourdement grevé le budget, qui en supportera le poids pendant longtemps encore; mais, si l'on considère l'état actuel de la ville et de ses voies publiques, ses beaux monuments, l'agrandissement de son port, la construction du canal de la Durance et les progrès de l'instruction publique, on est conduit à ne point blâmer les administrations qui ont successivement géré les deniers communaux, depuis vingt ans.

### INSTRUCTION PUBLIQUE

Nous venons de voir que les dépenses de l'instruction publique se sont élevées de 381,029 fr. à 885,293 fr.; sur ces sommes la part afférente à l'instruction primaire est de 149,090 fr. en 1855, et de 667,721 fr. en 1874. En voici la répartition.

(1) Cet emprunt remonte à 1844, tous les autres ont été réalisés de 1855 à 1874.

(2) Ce capital a été remboursé le 1<sup>er</sup> avril 1875, au moyen de l'emprunt de 16.000.000 fr., contracté en vertu de la loi du 24 décembre 1874. (V. le *Journal Officiel* du 8 janvier 1875.)

	1855	1874
Frais généraux . . . . .	F. 25,408 43	F. 79,573 26
Ecoles de garçons . . . . .	69,132 10	305,953 47
Ecoles de filles . . . . .	32,375 00	194,665 36
Salles d'asile . . . . .	12,733 85	58,541 70
Subventions diverses. . . . .	9,440 65	28,987 50
Totaux . . . . .	F. 149,090 03	F. 667,721 29

A côté de ces chiffres, qui disent éloquemment toute la sollicitude de l'administration municipale pour l'enseignement primaire, il convient de placer la statistique des écoles libres et publiques de notre ville, et celle des enfants qui ont fréquenté les écoles en 1855 et en 1874.

DÉSIGNATION DES ÉCOLES	NOMBRE D'ÉCOLES		AUGMENTATION en 1874	NOMBRE D'ÉLÈVES		AUGMENTATION en 1874
	1855	1874		1855	1874	
Écoles et salles d'asile publiques.....	49	170	121	10.819	27.067	16.748
Écoles et salles d'asile libres.....	232	249	17	9.664	14.067	4.403
TOTAUX.....	281	419	138	19.983	41.134	21.151

Le nombre des écoles s'est donc accru de 138, et celui des élèves de 21,151.

Cette augmentation considérable porte surtout sur les écoles publiques, dont le chiffre s'est élevé de 49 à 170, tandis que celui des écoles libres n'a augmenté que de 17.

Le tableau que nous transcrivons, ci-après, donne la statistique de chaque établissement : *Ecoles publiques et libres; salles d'asile et classes d'adultes.*

1855					
	ÉCOLES		ÉLÈVES		TOTAL
	de Garçons	de Filles	Garçons	Filles	
Écoles . . . . . { Publiques.....	24	16	4.642	4.107	8.749
{ Libres.....	75	142	3.838	4.881	8.719
Salles d'asile..... { Publiques.....	»	5	570	400	970
{ Libres.....	»	7	400	293	693
Classes d'adultes..... { Publiques.....	3	1	400	200	600
{ Libres.....	5	8	175	75	250
TOTAUX.....	107	174	10.023	9.958	19.983

1874

		ÉCOLES		ÉLÈVES		TOTAL
		de Garçons	de Filles	Garçons	Filles	
Écoles .....	Publiques.....	60	50	10.293	8.968	19.261
	Libres.....	77	152	4.747	6.853	11.600
Salles d'asile.....	Publiques.....	14	»	2.191	2.095	4.286
	Libres.....	49	»	1.038	1.387	2.425
Classes d'adultes .....	Publiques.....	42	4	3.430	90	3.520
	Libres.....	1	»	42	»	42
TOTAUX.....		213	306	21.741	19.398	41.134

Si maintenant nous comparons le chiffre total de la population, avec celui des enfants qui fréquentent les écoles primaires, nous trouvons : 1 écolier sur 9 habitants, en 1855, et 1 écolier sur 7 habitants, en 1874. Ce qui donne 11 0/0 en 1855, et 13 0/0 en 1874.

La proportion serait plus exacte et la comparaison plus intéressante, si nous connaissions le chiffre de la population par âge, aux deux dates extrêmes ; malheureusement, ce détail n'est fourni pour la ville de Marseille que dans le dernier recensement.

Il résulte de ce document, qu'en 1874, le nombre des enfants âgés de 5 à 14 ans, s'élevait à 48,492 (1); et comme celui des élèves fréquentant les écoles primaires atteint le chiffre de 41,134, on peut dire que sur cent enfants il n'en est pas dix qui soient privés des bienfaits de l'instruction (2).

(1) Le recensement de 1872, donne les chiffres suivants :

	GARÇONS	FILLES
De 5 à 6 ans.....	2,920	2,400
6 à 7 ans.....	2,880	2,100
7 à 8 ans.....	2,900	2,802
8 à 9 ans.....	2,610	2,220
9 à 10 ans.....	2,802	2,540
10 à 11 ans.....	2,605	2,504
11 à 12 ans.....	2,470	2,760
12 à 13 ans.....	2,609	2,305
13 à 14 ans.....	2,450	1,990
	24,246	21,621
	48,492	

(2) L'exacte proportion est celle-ci :

Enfants admis dans les écoles primaires : 84. 8 0/0. — Enfants ne fréquentant pas ces écoles : 13. 2 0/0.

Mais il faut tenir compte des élèves des lycées et autres établissements d'enseignement secondaire, et de ceux qui sont instruits dans leurs familles.

Du reste, rien ne constate mieux les progrès de l'instruction dans la ville de Marseille, que le chiffre toujours plus élevé des conscrits sachant lire et écrire. Il résulte, en effet, des tableaux dressés par le service du recrutement, que sur 3,938 jeunes gens maintenus sur les rôles, en 1874, 3,104 savaient lire, écrire et compter, tandis qu'en 1855, sur 3,160 conscrits, on n'en trouvait que 1,900 possédant ces diverses connaissances; soit le 60 0/0 du nombre total en 1855 et le 78 0/0 en 1874.

En résumé, il paraît établi que sur cent enfants, en âge d'être admis dans les salles d'asile ou les écoles, on en compte 84 dans nos écoles maternelles ou primaires, et que sur cent jeunes gens âgés de 20 ans, il y en a 78 qui savent lire, écrire et compter.

#### ENREGISTREMENT — POSTES — TÉLÉGRAPHES — CHEMINS DE FER

Parmi les moyens d'investigation et de comparaison dont l'économie politique dispose, il en est peu qui lui fournissent des éléments plus certains, plus authentiques, plus vrais, que le chiffre des recettes effectuées par les divers services de l'enregistrement, des postes, des télégraphes et des chemins de fer.

ENREGISTREMENT. — L'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre, qui intervient dans presque tous les actes de la vie civile, a vu ses recettes s'accroître de plus du double, en vingt ans.

1855. . . . .	F. 6,825,317 36
1874. . . . .	13,147,753 98
Augmentation. . . .	<u>F. 6,322,436 62</u>

Le papier timbré et le timbre des quittances, sans lesquels il n'est plus possible de traiter la moindre affaire, de remplir la moindre formalité administrative, ont produit 4,612,459 fr. 92 c. en 1874. Cette recette ne s'élevait qu'à 1,115,745 fr. en 1855.

Voici, dans leur ensemble, qu'elles ont été les recettes du service de l'enregistrement, des domaines et du timbre depuis un demi-siècle.

1825. . . . .	F. 2,565,702 06
1835. . . . .	3,206,736 86
1845. . . . .	4,698,024 »
1855. . . . .	6,825,317 36
1865. . . . .	10,958,245 06
1874. . . . .	13,147,753 98

POSTES. — Le service des postes, dont les recettes ne s'élevaient qu'à 1,198,489 fr. en 1855, a produit, en 1874, la somme de 4,092,957 fr. 84 c.

Il résulte du tableau ci-après, que le nombre des lettres affranchies pendant cette dernière année a dépassé six millions, et que celui des timbres-postes vendus, a atteint le chiffre considérable de onze millions :

Nombre de lettres affranchies. . . . .	6,106,320 »
id. taxées . . . . .	172,404 »
Produit de la vente des timbres-postes. . . . .	F. 1,995,970 »
Nombre des timbres vendus. . . . .	11,443,700 »
Nombre d'articles d'argent reçus . . . . .	47,684 »
id. id. envoyés. . . . .	59,017 »
Sommes envoyées. . . . .	F. 2,225,152 10
Produit des articles d'argent. . . . .	26,138 26
Produit total du bureau de Marseille. . . . .	4,092,957 84

TÉLÉGRAPHES. — Les bureaux télégraphiques de Marseille ont

expédié en 1874 . . . . .	275,053 dépêches.
En 1855, ce chiffre était de. . . . .	20,524 »
Augmentation. . . . .	<u>254,529 dépêches.</u>

Il s'expédie donc aujourd'hui 254,529 dépêches de plus qu'il y a vingt ans. Ce chiffre donne une idée exacte de l'activité du mouvement commercial de notre ville.

Le nombre des dépêches reçues est plus considérable encore; il s'est élevé à 308,944.

Le produit de ce service a été de 1,102,574 fr. 60 c.

Cinquante-trois appareils fonctionnent constamment, jour et nuit, dans les divers bureaux du télégraphe de Marseille. Les systèmes employés sont les suivants :

36 appareils du système Morse.	
12 id.	Hughes.
1 id.	Wheatstone.
1 id.	Meyer (multiple).
1 id.	Thomson.
2 id.	à cadran.

CHEMINS DE FER. — Les ordres d'achat ou de vente expédiés ou reçus avec tant de promptitude par les fils électriques, sont exécutés au moyen de la vapeur par la voie de mer ou par la voie de terre. Nous donnerons plus loin le mouvement maritime de

notre commerce; nous n'avons ici à nous occuper que de la réception et de l'expédition des marchandises par le chemin de fer.

En 1855, la ligne de Marseille à Paris n'était ouverte que depuis quelques mois, et cependant elle transportait déjà plus de quatre cent mille tonnes (1).

En 1874, le mouvement de la petite vitesse atteignait le chiffre de 2,341,693 tonnes.

Le nombre des voyageurs qui était de 184,216 en 1855, a presque décuplé; il s'est élevé, en 1874, à 1,649,442.

Nous résumons ci-après les divers renseignements qui nous ont été fournis par la Compagnie des chemins de fer sur cette intéressante statistique,

#### VOYAGEURS (2)

1855 . . . . .	184,216 voyageurs.
1865 . . . . .	732,694 id.
1874 . . . . .	1,649,442 id.

#### MARCHANDISES

1855 {	Grande vitesse. Marchandises reçues. . . .	3,288 tonn.	} 4,684 tonn.
	Id. Marchandises expédiées. . .	1,396 id.	
1865 {	Grande vitesse. Marchandises reçues. . . .	9,608 id.	} 14,002 id.
	Id. Marchandises expédiées. . .	4,394 id.	
1874 {	Grande vitesse. Marchandises reçues. . . .	22,058 id.	} 34,330 id.
	Id. Marchandises expédiées. . .	12,272 id.	
1858 {	Petite vitesse. Marchandises reçues. . . .	368,294 id.	} 595,820 id.
	Id. Marchandises expédiées. . .	227,526 id.	
1865 {	Petite vitesse. Marchandises reçues. . . .	» id.	} 1,339,277 id.
	Id. Marchandises expédiées. . .	» id.	
1874 {	Petite vitesse. Marchandises reçues. . . .	1,032,052 id.	} 2,341,693 id.
	Id. Marchandises expédiées. . .	1,309,641 id.	

(1) Nous n'avons pas pu nous procurer d'une manière exacte, le mouvement de la petite vitesse pour l'année 1855; mais trois ans après, en 1858, ce mouvement n'était encore que de 595,820 tonnes.

(2) La ligne de Marseille à Avignon a été ouverte le 5 mai 1849. La ligne d'Avignon à Lyon et à Paris a été ouverte le 29 juin 1854.



Ces 2,341,693 tonnes de marchandises expédiées ou reçues par le chemin de fer, viennent s'ajouter, dans une certaine mesure (1), aux 4,981,481 tonneaux importés ou exportés par la voie de mer, et forment le total considérable de cinq à six millions de tonnes, c'est-à-dire de cinq à six milliards de kilogrammes.

Marseille ne compte pas moins de 312,000 habitants; sa population dépasse celle de Bruxelles, d'Amsterdam, de Turin, de Rome et de plusieurs autres capitales.

Son port agrandi, peut recevoir et reçoit annuellement plus de 10,000 navires.

Enfin, des monuments splendides, des promenades incomparables, comme celles du Prado et de la Corniche, donnent à Marseille l'aspect et les avantages d'une très grande ville.

Telle est la situation actuelle de Marseille.

Comparée avec la situation économique et commerciale de 1855, cette situation est extrêmement prospère; mais dans l'état de développement excessif où les circonstances l'ont placé, le marché de Marseille doit conserver à tout prix son importance et son activité. Le moindre temps d'arrêt, les moindres causes d'affaiblissement ou d'infériorité, peuvent porter un préjudice immense à cette grande organisation commerciale, à ce mouvement prodigieux, qui a besoin de toutes ses forces vitales pour maintenir son équilibre.

Or, ces causes d'affaiblissement existent et menacent sérieusement l'avenir du commerce de Marseille. Il convient de ne point s'illusionner à cet égard. Mais l'examen des divers éléments de notre mouvement industriel et commercial nous les fera connaître, et, en nous révélant le danger, nous indiquera peut-être les moyens de le conjurer.

---

(1) La plupart des marchandises expédiées par le chemin de fer ont été reçues par la voie de mer, et forment double emploi; mais il y a en outre, le produit des fabriques.



## CHAPITRE II

---

# MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION

---

Commerce extérieur et cabotage. — Commerce extérieur (navires chargés et sur lest). — Équipages. — Pavillons français et étrangers. — Navires à voiles et à vapeur. — Colonies. — Algérie. — Pêche à la morue. — Grand et petit cabotages. — Navigation et mouvement des marchandises. — Effectif de la marine marchande à voiles. — Navigation à vapeur. — Classement, d'après leur tonnage, des navires à voiles et à vapeur. — Classement, d'après la force de leurs chevaux, des bateaux à vapeur.

---

### COMMERCE EXTÉRIEUR ET CABOTAGE (1)

Le mouvement général de la navigation, dans le port de Marseille, s'est élevé, en 1874, à 17,076 navires, jaugeant ensemble 4,981,481 tonneaux.

En 1855, ce mouvement était de 20,792 navires, jaugeant 3,051,931 tonneaux.

Ce qui donne, pour l'année 1874, une diminution de 3,716 navires (21 0/0) et une augmentation de 1,929,550 tonneaux (62 0/0).

L'augmentation de 1,929,550 tonneaux est ainsi répartie :

Importation. . . . .	853,194 tonneaux
Exportation. . . . .	1,076,356 id.
Différence en faveur de l'exportation . .	<u>223,162 tonneaux</u>

Il résulte, en outre, du tableau récapitulatif ci-après, que le total des exportations a été plus élevé que celui des importations en 1874, tandis que l'inverse s'était produit en 1855.

---

(1) Tableaux nos 1 et 2

ANNÉES	ENTRÉE		SORTIE		TOTAUX	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
1874	8.369	2.408.206	8.707	2.578.275	17.076	4.981.481
1865	10.540	1.550.012	10.252	1.501.919	20.792	3.051.931
Différence en faveur de 1874 .	»	858.194	»	1.076.356	»	1.929.550
Différence en faveur de 1865 .	2.171	»	1.545	»	3.716	»

L'augmentation du mouvement général de la navigation, que nous venons de constater, est surtout applicable à la dernière période décennale. Cela résulte des tableaux n<sup>os</sup> 1 et 2, où nous trouvons, en additionnant l'entrée et la sortie, les chiffres suivants :

1874 . . . . . 17,076 navires. . . . . 4,981,481 tonneaux

1865 . . . . . 17,726 id. . . . . 3,449,775 id.

Différence en faveur de 1874. . . . . 1,531,706 tonneaux

1864 . . . . . 17,962 navires . . . . . 3,294,866 tonneaux

1855 . . . . . 20,792 id. . . . . 3,051,931 id.

Différence en faveur de 1864. . . . . 242,935 tonneaux

Ainsi, de 1855 à 1864, l'augmentation n'a été que de 242,000 tonneaux, et de 1865 à 1874, elle s'est élevée à un million et demi.

L'augmentation de 62 0/0 sur le chiffre du tonnage, que nous avons signalée dans le mouvement général de la navigation, en 1874, dans le port de Marseille, est digne d'attention, en ce sens que pour toute la France, cette augmentation n'a été que de 40 0/0.

Voici, en effet, le résumé du mouvement général de la navigation dans tous les ports réunis, de 1855 à 1874. (Commerce extérieur et cabotage, en y comprenant les navires chargés et sur lest.)

1874. . . . . 221,897 navires. . . . . 23,743,479 tonneaux

1855. . . . . 233,935 id. . . . . 16,868,099 id.

Différence en faveur de 1874. . . . . 6,874,380 tonneaux

Soit une augmentation de 40 0/0.

## COMMERCE EXTÉRIEUR (1)

## (NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST)

Le nombre des voyages effectués sous tous les pavillons, et par navires, soit à voiles, soit à vapeur, entre le port de Marseille et les colonies, la grande pêche ou l'étranger, a été de 11,184, en 1874; les navires qui y ont été affectés jaugeaient ensemble 4,047,100 tonneaux.

Comparés avec ceux de 1855, ces chiffres donnent une augmentation de 7 0/0 sur le nombre des navires, et de 80 0/0 sur leur tonnage (2).

Ces progrès sont très-sensibles; ils n'atteignent pas, cependant, les augmentations signalées par la statistique, dans le mouvement commercial des autres ports et de la France tout entière.

Ainsi, à Bordeaux, où 2,904 navires avaient transporté 478,000 tonnes de marchandises en 1855, on constate, en 1874, 3,167 voyages comprenant un tonnage total de 1,401,000 tonneaux, soit un accroissement de 8 0/0 sur le nombre des navires et de 194 0/0 sur le chiffre du tonnage. Au Havre, cette dernière augmentation est de 122 0/0; à Nantes, on remarque une diminution sur le tonnage, mais si on ajoute à l'actif de son commerce, le mouvement de Saint-Nazaire, qui doit être considéré comme une annexe du port de Nantes, on trouve un accroissement de 160 0/0. Enfin, le commerce général de la France, donne une augmentation de 47 0/0 sur le nombre des navires et de 136 0/0 sur le chiffre du tonnage.

En divisant les vingt années, qui séparent 1855 de 1874, en périodes quinquennales, nous obtenons les moyennes, ci-après, dans le mouvement du commerce maritime à Marseille.

1° De 1855 à 1859. . .	10,960 navires	—	2,441,662 tonneaux.
2° De 1860 à 1864. . .	9,911 id.	—	2,480,524 id.
3° De 1865 à 1869. . .	12,153 id.	—	3,258,004 id.
4° De 1870 à 1874. . .	11,574 id.	—	3,728,163 id.

De la première à la seconde période quinquennale, l'augmentation n'a été que de 38,000 tonneaux; mais, de 1865 à 1869, elle s'est élevée à 777,000, pour descendre à 470,000 tonneaux, de 1870 à 1874.

L'époque la plus active, dans le développement du commerce de Marseille, a donc été de 1865 à 1869. Ce mouvement s'est ensuite ralenti au moment de la guerre de

(1) Tableaux nos 3 et 4.

(2) Le mouvement général de la navigation (commerce extérieur), avait été, en 1855, de 10,403 navires, jaugeant 2,248,426 tonneaux.

1870; mais il s'est relevé en 1872, et jamais, excepté en 1868 (où il a été de 16,601 navires, jaugeant 4,107,048 tonneaux), il n'a dépassé le chiffre actuel de quatre millions de tonnes.

## COMMERCE EXTÉRIEUR

### (NAVIRES CHARGÉS)

Le mouvement commercial du port de Marseille, tant avec nos colonies qu'avec l'étranger, par navires chargés, a donné lieu, en 1874, à 9,520 voyages. La jauge totale des navires employés à ces voyages, a été de 3,565,497 tonneaux.

Ce mouvement avait été, en 1855, de 9,253 navires, jaugeant 1,736,601 tonneaux.

D'où il résulte, pour l'année 1874, une augmentation de 267 navires et de 1,828,896 tonneaux. Soit de 2 0/0, sur le nombre des navires et de 105 0/0, sur leur tonnage.

La même comparaison établie pour tous les ports réunis, entre le mouvement commercial de 1855 et celui de 1874, donne les chiffres suivants :

1874. . . . . 54,013 navires — 13,101,000 tonneaux.

1855. . . . . 36,757 id. — 5,333,000 id.

Différence. . . . . 7,768,000 tonneaux.

Soit une augmentation de 47 0/0 sur le nombre des navires et de 147 0/0 sur leur tonnage.

Le mouvement commercial du port de Marseille n'a donc pas progressé d'une manière aussi rapide que celui de la généralité des autres ports de France.

## COMMERCE EXTÉRIEUR

### (NAVIRES SUR LEST)

En 1874, le nombre des navires entrés ou sortis sur lest, a été, pour le port de Marseille, de 1,664 jaugeant 481,603 tonneaux.

Ces chiffres avaient été, en 1855, de 2,190 navires jaugeant 511,825 tonneaux (1),

(1)	1874 — Entrée.....	77 navires	—	23 091 tonneaux.
	Sortie .....	1,587 id.	—	438,512 id.
	Total.....	1,664 navires	—	481,603 tonneaux.
	1855 — Entrée.....	486 navires	—	160,971 tonneaux.
	Sortie.....	1,704 id.	—	350,854 id.
	Total.....	2,190 navires	—	511,825 tonneaux.

soit une diminution pour 1874, de 31 0/0 sur le nombre des navires et de 5 0/0 sur leur tonnage.

La même statistique appliquée au commerce général de la France donne, pour 1874, une augmentation de 22 0/0 sur le nombre des navires, et de 78 0/0 sur leur tonnage :

1874. . . . .	15,998 navires sur lest	—	3,141,878 tonneaux.
1855. . . . .	13,092 id.	—	1,757,887 id.
	<u>Différence.</u>		<u>2,906 navires sur lest — 1,383,991 tonneaux.</u>

### ÉQUIPAGES

Considéré au point de vue du personnel maritime, c'est-à-dire des hommes d'équipage employés sur les navires à voiles et à vapeur, le mouvement du port de Marseille donne lieu aux observations suivantes.

Les 8,707 navires qui sont sortis du port de Marseille, pendant l'année 1874 (commerce extérieur et cabotage), étaient montés par 148,243 hommes; les 10,252 navires sortis en 1855, n'en portaient que 107,849.

Soit une moyenne de 17 marins par navire en 1874, et de 10 marins en 1855.

Pour tous les pays réunis, cette moyenne a été de 7 marins en 1874 et de 5 marins en 1855.

Enfin, si nous établissons les mêmes calculs, spécialement pour les équipages des navires affectés au commerce extérieur, nous trouvons les résultats ci-après :

#### PORT DE MARSEILLE

1874. . . . .	5,852 navires	—	114,445 équipages.
1855. . . . .	5,393 id.	—	77,677 id.

Soit, en moyenne, 19 marins par navire en 1874, et 14 en 1855.

#### TOUS LES PORTS RÉUNIS

1874. . . . .	35,899 navires	—	465,327 équipages.
1855. . . . .	24,798 id.	—	260,858 id.

La moyenne est en 1874 de 12 hommes par navires, et de 10 seulement en 1855. Ces calculs sur les équipages n'offrent pas beaucoup d'intérêt, parce que les

navires employés n'appartiennent pas tous à la France; nous donnerons un aperçu plus digne d'attention du personnel maritime du commerce, lorsque nous aurons à nous occuper de la situation de la marine marchande du port de Marseille, c'est-à-dire des navires armés dans ce port.

### ÉTAT COMPARATIF DU MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

#### SOUS PAVILLON ÉTRANGER ET SOUS PAVILLON FRANÇAIS (1)

L'état comparatif que nous transcrivons ci-après, fait connaître quelle a été la part du pavillon français et celle du pavillon étranger, dans le mouvement commercial du port de Marseille, pendant les années 1855 et 1874.

		BATIMENTS		TONNAGE	
		NOMBRE de Navires	PROPORTION pour 100	TONNEAUX	PROPORTION pour 100
1855	Pavillon français.....	5.174	45 — 4	1.038.884	46 — »
	Pavillon étranger.....	6.229	54 — 6	1.215.092	54 — »
	TOTAUX.....	11.403	100 — »	2.248.426	100 — »
1874	Pavillon français.....	4.663	41 — 7	2.812.400	57 — 2
	Pavillon étranger.....	6.521	58 — 3	1.784.700	42 — 8
	TOTAUX.....	11.184	100 — »	4.047.100	100 — »
1855	Pavillon français. — Voiles.....	3.671	40 — 3	528.469	37 — 6
	Pavillon étranger. — Voiles.....	5.436	59 — 7	868.817	62 — 4
	TOTAUX.....	9.107	100 — »	1.392.286	100 — »
1874	Pavillon français. — Vapeur.....	1.503	65 — 4	509.865	59 — 5
	Pavillon étranger. — Vapeur.....	793	84 — 6	346.275	40 — 5
	TOTAUX.....	2.296	100 — »	856.140	100 — »
1855	Pavillon français. — Voiles.....	1.852	20 — 5	387.815	24 — 2
	Pavillon étranger. — Voiles.....	5.248	79 — 5	1.055.963	75 — 8
	TOTAUX.....	6.595	100 — »	1.393.278	100 — »
1874	Pavillon français. — Vapeur.....	3.311	72 — 1	1.975.085	74 — »
	Pavillon étranger. — Vapeur.....	1.278	27 — 9	678.737	25 — 6
	TOTAUX.....	4.589	100 — »	2.653.822	100 — »

(1) Extrait des tableaux nos 5 et 6.



Le pavillon étranger qui entrait pour 54 0/0 dans le mouvement du port de Marseille en 1855, y participe actuellement dans la proportion de 58 0/0.

C'est donc pour le pavillon français, qui était déjà si peu important, une nouvelle diminution de 4 0/0.

Le même fait a été remarqué dans l'ensemble du mouvement commercial de la France. En 1855, la répartition de la nationalité donnait 41 0/0 au pavillon français et 59 0/0 au pavillon étranger. Cette proportion a été, en 1874, de 36 1/2 0/0, pour les navires français et de 63 1/2 0/0, pour les navires étrangers.

La diminution est donc, pour la France tout entière, de 4 1/2 0/0, tandis qu'elle n'est spécialement, pour le port de Marseille, que de 4 0/0.

Si nous examinons séparément la navigation à voiles et la navigation à vapeur, nous trouvons, à Marseille, les résultats suivants :

Pour les navires à voiles, une augmentation de 20 0/0, en faveur du pavillon étranger :

1855. . . . .	59 0/0.
1874. . . . .	79 0/0.

Pour les navires à vapeur, une augmentation de 7 0/0, en faveur du pavillon français.

1855. . . . .	65 0/0.
1874. . . . .	72 0/0.

#### NAVIRES A VOILES ET NAVIRES A VAPEUR

Les indications contenues dans le tableau n° 7, mettent en relief deux faits dignes d'attention :

D'une part, la diminution constante du nombre des navires à voiles et de l'autre, une telle augmentation dans leur tonnage, que le poids des marchandises transportées reste le même, alors que le nombre des navires est réduit d'un tiers.

Ainsi, en 1855, 9,107 navires à voiles, jaugeant 1,392,286 tonneaux, et en 1874, 6,595 navires ont un tonnage à peu près égal : 1,393,278 tonneaux.

La navigation à vapeur a progressé de 300 0/0, pendant les vingt dernières années.

En 1855, 2,296 navires à vapeur, dont 1,593 français et 1,278 étrangers, ont transporté 2,653,822 tonnes de marchandises.

Soit une augmentation de 99 0/0 sur le nombre des navires et de 210 0/0 sur leur tonnage.

Les tableaux n<sup>os</sup> 7 et 7 bis (entrée et sortie), permettent de comparer pendant vingt ans la marche décroissante de la navigation à voiles avec le progrès incessant de la navigation à vapeur.

Le résumé ci-après, que nous avons extrait des tableaux n<sup>os</sup> 8 et 9, fait connaître d'année en année, les pays où nos vapeurs ont pénétré pour la première fois.

#### MARCHE ET PROGRÈS DE LA NAVIGATION A VAPEUR

PAYS DE PROVENANCE	NOMBRE DE NAVIRES	TONNAGE	NOMBRE DE NAVIRES	TONNAGE
			1874	
Russie.....	107	61.798	147	119.135
Angleterre.....	121	49.916	137	114.834
Portugal.....	4	1.796	8	3.649
Espagne.....	154	46.850	666	270.496
Italie.....	1.023	191.124	1.178	395.470
Turquie.....	412	319.310	460	371.755
Egypte.....	31	17.560	174	158.338
Etats barbaresques.....	74	32.870	69	38.964
Amerique espagnole.....	4	2.248	»	»
Algérie.....	396	133.560	1.621	902.111
Pays-Bas.....	7	6.900	21	17.570
Belgique.....	8	2.950	»	»
Grèce.....	1	244	3	1.807
Chine.....	1	749	26	54.924
Brésil.....	4	2.542	3	4.588
Indes anglaises.....	6	4.020	36	32.270
Autriche.....	1	314	3	2.376
Poss. angl. de la Méditerranée.....	112	68.284	24	9.781
Indes hollandaises.....	1	901	3	3.721
Japon.....	1	901	27	56.426
Etats-Unis.....	2	3.751	17	19.773
Rio de la Plata.....	7	5.675	62	73.951
Uruguay.....	3	1.857	2	2.345
Philippines.....	»	»	1	148
Nossi-Bé.....	»	»	1	138

Nos relations les plus étendues par la navigation à vapeur, sont celles qui ont lieu avec l'Algérie, l'Italie, la Turquie, l'Espagne et l'Égypte; viennent ensuite la Russie et l'Angleterre, et immédiatement après Rio-de-la-Plata et le Japon.

En 1855, les relations les plus étendues étaient classées dans l'ordre suivant : la Turquie, l'Italie, l'Algérie, la Russie, l'Angleterre, l'Espagne et les États Barbaresques. (Nos navires à vapeur n'ont commencé leurs voyages au Japon qu'en 1866 et à Rio-de-la-Plata qu'en 1867.)

COLONIES FRANÇAISES ET COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE (1)

Le mouvement général de la navigation du port de Marseille avec les colonies (l'Algérie exceptée), s'est élevé, en 1874, à 276 navires jaugeant 85,234 tonneaux.

Ce mouvement avait été, en 1855, de 288 navires jaugeant 69,029 tonneaux.

Soit une augmentation de 16,205 tonneaux (23 0/0).

Le même mouvement pour tous les ports réunis, se résume ainsi :

1855. . . . .	288 navires	—	69,029 tonneaux.
1874. . . . .	276 id.	—	85,234 id.
Diminution. . . . .			<u>14,925 tonneaux.</u>

Ainsi, pendant que le port de Marseille gagnait 16,205 tonneaux, tous les ports réunis en perdaient 14,925.

Il n'en reste pas moins acquis, que le commerce de la métropole avec ses colonies (l'Algérie exceptée), loin de progresser, tend à décroître et que Marseille, tout en maintenant son mouvement commercial au même niveau, ne parvient pas à l'améliorer d'une manière sensible.

Si nous examinons en détail le commerce du port de Marseille avec les différentes colonies et les comptoirs français dans l'Inde, nous trouvons les résultats suivants :

ILE DE LA RÉUNION

1855. . . . .	43 navires	—	13,723 tonneaux.
1874. . . . .	30 id.	—	12,638 id.
Diminution. . . . .			<u>1,085 tonneaux.</u>

GUYANE FRANÇAISE

1855. . . . .	19 navires	—	3,595 tonneaux.
1874. . . . .	18 id.	—	4,534 id.
Augmentation. . . . .			<u>935 tonneaux.</u>

(1) Tableaux nos 10, 11, 12 et 13.

## MARTINIQUE

1855. . . . .	66 navires	—	16,386 tonneaux.
1874. . . . .	57 id.	—	16,271 id.
Diminution. . . . .			<u>115 tonneaux.</u>

## SÉNÉGAL

1855. . . . .	101 navires	—	20,388 tonneaux.
1874. . . . .	121 id.	—	37,660 id.
Augmentation. . . . .			<u>17,272 tonneaux.</u>

## SAINTE-MARIE DE MADAGASCAR, MAYOTTE ET NOSSI-BÉ

1855. . . . .	»	»	
1874. . . . .	5 navires	—	1,367 tonneaux.

## ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE

1855. . . . .	6 navires	—	1,790 tonneaux.
1874. . . . .	4 id.	—	1,472 id.
Diminution. . . . .			<u>318 tonneaux.</u>

En somme, l'augmentation de notre commerce avec les colonies ne porte que sur les échanges avec le Sénégal, et ceux nouvellement établis avec Sainte-Marie de Madagascar, Mayotte et Nossi-Bé.

Il convient de remarquer que, pendant quelques années, le commerce avec les colonies françaises a paru prendre un plus rapide développement, mais que ce progrès s'est promptement ralenti.

Ainsi, le nombre des voyages avec l'île de la Réunion s'est élevé, en 1863, à 54 et le tonnage des navires à 22,146, pour descendre à 13 navires d'un tonnage total de 12,638, en 1874.

La plus heureuse année pour le commerce avec la Guyane a été 1866, où nous trouvons 28 navires jaugeant 7,141 tonneaux.

Pour la Martinique, nous signalons l'année 1858, pendant laquelle le nombre des voyages s'est élevé à 99, et le tonnage des navires à 26,388. Ces chiffres sont ensuite descendus à 57 navires jaugeant 16,271 tonneaux.

Pour le Sénégal, le mouvement a été presque toujours ascendant jusqu'en 1873, où nous voyons le nombre des navires s'élever à 140, et le chiffre du tonnage à 42,646.

Les établissements français de l'Inde ont paru vouloir prendre un rapide développement en 1857, où le nombre des navires atteignit le chiffre de 48, et le tonnage celui de 19,518; mais ce mouvement a fléchi d'année en année pour arriver en 1874, à 4 navires jaugeant 1,472 tonneaux,

### ALGÉRIE (1)

Depuis 1855, le mouvement de la navigation entre le port de Marseille et l'Algérie s'est accru dans une proportion considérable. Le nombre des voyages qui n'était que de 1,352 s'est élevé à 1,878, et le chiffre du tonnage des navires affectés à ces voyages a quadruplé :

1855. . . . . 1,352 navires — 222,678 tonneaux.

1874. . . . . 1,878 id. — 951,262 id.

Augmentation. . . 526 navires — 728,584 tonneaux.

Le pavillon étranger n'a pris qu'une très-faible part dans ce mouvement commercial, qui s'est réparti de la manière suivante :

	Navires	Proportion pour 100	Tonnage	Proportion pour 100
<b>1855</b>				
Pavillon français.....	1.177	87 — »	189.595	85 — »
Pavillons étrangers.....	175	13 — »	33.083	15 — »
	<b>1.352</b>	<b>100 — »</b>	<b>222.678</b>	<b>100 — »</b>
<b>1874</b>				
Pavillon français.....	1.774	95 — »	927.081	97 — »
Pavillons étrangers.....	104	5 — »	24.281	3 — »
	<b>1.878</b>	<b>100 — »</b>	<b>951.262</b>	<b>100 — »</b>

Les importations et les exportations se balancent à peu près; cependant les exportations ont excédé les importations de 2 1/2 0/0, pendant les deux périodes quinquennales, de 1855 à 1859, et de 1870 à 1874.

Le nombre des navires expédiés ou reçus sur lest, est très-peu important. On n'en comptait que 94 à la sortie et aucun à l'entrée, en 1874.

(1) Tableaux nos 14 et 15.

## PÊCHE DE LA MORUE

## NAVIGATION (1)

Marseille n'expédie qu'un très-petit nombre de navires pour la pèche de la morue, et encore les armements ne se font-ils pas dans son port. Les quelques navires indiqués à la *sortie*, dans le tableau n° 16, sont allés compléter leur cargaison, leurs équipages et leur attirail de pêche, dans les ports de l'Océan, pour de là se rendre à la grande pêche.

Le nombre des navires revenant de la pêche de la morue, est beaucoup plus important; mais il n'a presque pas varié depuis vingt ans :

1874. . . . .	45 navires	—	6,942 tonneaux.
1855. . . . .	39 id.	—	6,828 id.
Augmentation. .	6 navires	—	114 tonneaux.

L'augmentation est beaucoup plus sensible pour tous les ports réunis :

1874. . . . .	508 navires	—	63,226 tonneaux.
1855. . . . .	390 id.	—	52,188 id.
Augmentation. .	118 navires	—	4,098 tonneaux.

Soit une augmentation de 30 0/0, sur le nombre des navires et de 21 0/0, sur leur tonnage, tandis que l'accroissement de 114 tonneaux pour Marseille n'atteint même pas le 2 0/0 des arrivages (1,6 0/0).

(1) Tableaux nos 16 et 17.

## GRAND ET PETIT CABOTAGES (1)

## 1° GRAND ET PETIT CABOTAGES RÉUNIS

Le port de Marseille qui figure au premier rang, dans le mouvement général du cabotage de la France, a expédié, en 1874, tant pour le grand que pour le petit cabotage, 2,703 navires, jaugeant 454,928 tonneaux.

En 1855, il avait expédié 3,973 navires, jaugeant 335,559 tonneaux.

D'où il résulte une diminution de 1,270 navires et une augmentation de 119,369 tonneaux.

## 2° GRAND CABOTAGE

La part du grand cabotage a été, en 1874, de 82 navires jaugeant 18,847 tonneaux; elle avait été en 1855, de 245 navires jaugeant 31,135 tonneaux; soit une diminution de 163 navires et de 12,288 tonneaux.

## 3° PETIT CABOTAGE

Le mouvement du petit cabotage a été en 1874, de 2,621 navires jaugeant 436,081 tonneaux; il avait été, en 1855 de 378 navires jaugeant 304,424 tonneaux.

Soit une diminution de 1,107 navires et une augmentation de 131,667 tonneaux.

En résumé, le nombre des navires a diminué dans la proportion de 46 0/0, et le chiffre du tonnage a augmenté de 32 0/0.

Il y a lieu de remarquer que la diminution du nombre des navires n'a été, pour tous les ports réunis, que de 22 0/0; mais il convient de constater que l'augmentation du tonnage qui n'a été, pour tous les ports, que de 11 0/0, s'est élevé à 32 0/0 dans le mouvement du port de Marseille.

---

Les divers tableaux que nous transcrivons, ci-après, font connaître, dans les plus grands détails, la part respective du port de Marseille et des autres ports de France, dans le mouvement général du cabotage (2).

---

(1) Tableaux nos 18 et 19.

(2) Ces tableaux, ou plutôt ces états récapitulatifs sont extraits des grands tableaux nos 18 et 19.

## GRAND ET PETIT CABOTAGES RÉUNIS — NAVIGATION

PORTS D'EXPÉDITION				PORTS DE DESTINATION			
NOMS DES PORTS	NOMBRE de navires	TONNAGE	PROPORT. pour 0/0	NOMS DES PORTS	NOMBRE de navires	TONNAGE	PROPORT. pour 0/0
1874							
Marseille .....	2.708	454.938	15 . 5	Marseille .....	2.738	435.981	14 . 7
Le Havre .....	8.004	256.939	8 . 8	Bordeaux .....	9.883	348.434	11 . 9
Bordeaux .....	6.197	241.915	7 . 9	Le Havre .....	3.142	242.039	8 . 3
Cette .....	767	103.887	3 . 5	Cette .....	762	124.901	4 . 3
Rouen .....	888	92.049	3 . 1	Rouen .....	1.084	119.174	4 . 1
La Rochelle .....	2.275	79.433	2 . 8	La Rochelle .....	3.264	101.607	3 . 5
Libourne .....	2.497	72.183	2 . 4	Arles .....	428	65.322	2 . 2
Autres ports .....	39.557	1.661.660	56 . >	Autres ports .....	36.587	1.515.006	51 . >
	57.888	2.952.414	100 . >		57.888	2.952.414	100 . >
1855							
Marseille .....	3.973	335.559	12 . 6	Marseille .....	3.492	306.105.	11 . 5
Le Havre .....	3.030	224.674	8 . 5	Bordeaux .....	5.004	159.886	6 . >
Bordeaux .....	7.141	212.537	8 . >	Le Havre .....	3.020	184.478	6 . 9
Cette .....	976	98.530	3 . 7	Cette .....	900	90.518	3 . 4
Rouen .....	1.638	121.632	4 . 6	Rouen .....	1.986	152.049	5 . 7
Nantes .....	7.340	115.345	4 . >	Nantes .....	3.910	139.518	5 . 3
Autres ports .....	46.368	1.543.056	58 . 6	Autres ports .....	52.344	1.618.782	61 . >
	70.456	2.651.336	100 . >		70.456	2.651.336	100 . >

## GRAND CABOTAGE — NAVIGATION

PORTS D'EXPÉDITION				PORTS DE DESTINATION			
NOMS DES PORTS	NOMBRE de navires	TONNAGE	PROPORT. pour 0/0	NOMS DES PORTS	NOMBRE de navires	TONNAGE	PROPORT. pour 0/0
1874							
Marseille .....	82	18.847	49 . 4	Marseille .....	22	8.444	23 . 1
Cette .....	34	6.026	15 . 8	Nantes .....	20	4.435	11 . 7
Bordeaux .....	2	2.971	7 . 8	Rouen .....	17	2.731	7 . 1
Dunkerque .....	9	2.835	7 . 4	Dunkerque .....	13	2.709	7 . 1
Port-de-Bouc .....	12	2.151	5 . 6	Saint-Malo .....	18	2.408	6 . 3
Autres ports .....	25	5.398	14 . >	Le Havre .....	7	2.173	5 . 7
	170	38.228	100 . >	Autres ports .....	73	15.325	40 . >
1855							
Marseille .....	245	31.135	32 . 9	Marseille .....	172	21.678	23 . 9
Cette .....	77	11.896	12 . 6	Rouen .....	127	15.842	16 . 7
Port-de-Bouc .....	62	8.610	8 . 9	Nantes .....	83	10.881	11 . 5
Nantes .....	43	5.821	6 . 2	Dunkerque .....	80	10.154	10 . 7
Salins d'Hyères ...	26	4.077	4 . 3	Le Havre .....	53	7.987	8 . 4
Dunkerque .....	24	3.570	3 . 8	Cette .....	22	2.324	2 . 5
Autres ports .....	247	39.613	81 . 3	Autres ports .....	187	25.856	27 . 3
	724	94.722	100 . >		724	94.722	100 . >



## PETIT CABOTAGE — NAVIGATION

PORTS D'EXPÉDITION				PORTS DE DESTINATION			
NOMS DES PORTS	NOMBRE de navires	TONNAGE	PROPORT. pour 0/0	NOMS DES PORTS	NOMBRE de navires	TONNAGE	PROPORT. pour 0/0
<b>1874</b>							
Marseille.....	2.621	436.081	14 . 9	Marseille.....	2.716	427.487	14 . 7
Le Havre.....	2.998	355.696	8 . 8	Bordeaux.....	9.879	344.521	11 . 9
Bordeaux.....	6.195	228.944	7 . 8	Le Havre.....	3.135	239.863	8 . 8
Cette.....	730	97.361	3 . 3	Cette.....	752	123.588	4 . 3
Rouen.....	887	91.930	3 . 2	Rouen.....	1.067	116.413	4 . 3
La Rochelle.....	2.275	79.433	2 . 7	La Rochelle.....	3.264	101.607	3 . 5
Libourne.....	2.497	72.133	2 . 3	Arles.....	428	65.822	2 . 3
Autres ports.....	39.718	1.652.608	57 . 9	Autres ports.....	36.477	1.495.355	51 . 9
	57.718	2.914.186	100 . 9		57.718	2.914.186	100 . 9
<b>1855</b>							
Marseille.....	3.728	304.424	11 . 9	Marseille.....	3.820	248.427	11 . 1
Le Havre.....	2.997	320.617	8 . 6	Bordeaux.....	5.003	159.810	6 . 3
Bordeaux.....	7.135	211.554	8 . 3	Le Havre.....	2.967	176.691	6 . 9
Cette.....	899	86.684	3 . 4	Cette.....	878	80.563	3 . 1
Rouen.....	1.611	119.826	4 . 7	Rouen.....	1.859	126.207	5 . 3
Nantes.....	7.297	109.524	4 . 8	Nantes.....	3.827	129.864	5 . 1
Autres ports.....	46.065	1.504.025	58 . 8	Autres ports.....	51.878	1.625.552	62 . 2
	69.732	2.556.614	100 . 9		69.732	2.556.614	100 . 9

## MOUVEMENT GÉNÉRAL DES MARCHANDISES

Les divers tableaux que nous transcrivons, ci-après, font connaître le mouvement général des marchandises transportées : 1° Par le grand et le petit cabotages réunis; 2° par le grand cabotage; 3° par le petit cabotage.

## GRAND ET PETIT CABOTAGES RÉUNIS

PORTS D'EXPÉDITION			PORTS DE DESTINATION		
NOMS DES PORTS	TONNES de 1,000 kil.	PROPORTION pour 0/0	NOMS DES PORTS	TONNES de 1,000 kil.	PROPORTION pour 0/0
<b>1874</b>					
Le Havre.....	241.936	12 — 9	Marseille.....	218.354	10 — 9
Marseille.....	188.275	9 — 3	Bordeaux.....	203.913	10 — 2
Bordeaux.....	173.756	8 — 6	Le Havre.....	145.927	7 — 3
Nantes.....	47.825	2 — 4	Nantes.....	82.477	4 — 1
Autres ports.....	1.353.943	66 — 7	Autres ports.....	1.365.844	65 — 5
	2.015.715	100 — 9		2.015.715	100 — 9
<b>1855</b>					
Marseille.....	229.855	10 — 3	Rouen.....	211.837	9 — 5
Le Havre.....	192.055	8 — 6	Marseille.....	199.955	9 — 9
Nantes.....	144.181	6 — 5	Bordeaux.....	167.051	7 — 5
Bordeaux.....	133.119	6 — 9	Le Havre.....	153.914	6 — 9
Autres ports.....	1.930.934	68 — 6	Autres ports.....	1.498.977	67 — 1
	2.231.724	100 — 9		2.231.724	100 — 9

DE L'OcéAN A LA MÉDITERRANÉE. DE LA MÉDITERRANÉE A L'OcéAN. DE L'OcéAN A LA MÉDITERRANÉE.

NOMS DES PORTS	QUANTITÉS expédiées	PROPORT. pour 0°0	NOMS DES PORTS	QUANTITÉS reçues	PROPORT. pour 0°0
<b>1874</b>					
Le Havre.....	1 898	23 . 6	Nantes.....	5 683	17 . 8
Dunkerque .....	4 763	21 »	Dunkerque .....	4 731	15 »
Boulogne.....	1 646	19 . 6	Rouen.....	3 413	10 . 6
Calais.....	989	11 . 7	Saint-Malo..	2 865	9 . 4
Bordeaux .....	423	5 . 4	Saint-Servan.	2 808	9 »
».....	»	»	Le Havre.....	1 883	5 . 8
Autres ports.....	4 658	20 . »	Bordeaux....	1 520	4 . 7
			Autres ports..	9 016	28 . »
	8 376	100 . »		31 922	100 . »
	40 298				
<b>1855</b>					
Nantes.....	8 856	27 . 2	Rouen.....	18 330	24 . 9
Bayonne.....	4 463	13 . 7	Dunkerque ..	16 124	21 . 9
Dunkerque .....	3 657	11 . 2	Nantes.....	7 315	9 . 9
Narans.....	2 554	7 . 8	Le Havre.....	6 639	9 »
Le Havre.....	2 352	7 . 2	Fécamp.....	5 688	7 . 7
Rouen.....	4 730	5 . 5	Saint-Malo..	3 000	4 . 1
Autres ports.....	8 923	27 . 4	Autres ports..	16 491	22 . 5
	32 515	100 . »		73 587	100 . »
	106 103				

PETIT CABOTAGE

PORTS DE L'Océan

PORTS DE LA MÉDITERRANÉE

NOMS DES PORTS	QUANTITÉS expédiées	PROPORTION pour 0/0	NOMS DES PORTS	QUANTITÉS reçues	PROPORTION pour 0/0	NOMS DES PORTS	QUANTITÉS expédiées	PROPORTION pour 0/0	NOMS DES PORTS	QUANTITÉS reçues	PROPORTION pour 0/0
1874											
Le Havre.....	240.038	16 . 2	Bordeaux.....	302.393	43 . 5	Marseille.....	467.189	34 . 8	Marseille.....	214.642	44 . 1
Bordeaux.....	173.325	11 . 6	Rouen.....	158.332	10 . 5	Pont-de-Bouc.....	54.692	41 . 3	Cette.....	53.196	11 . 1
Rouen.....	84.427	5 . 7	Le Havre.....	144.041	9 . 7	Cette.....	43.445	9 . 3	Arles.....	26.053	7 . 6
Dunkerque ..	82.065	5 . 5	Saint-Pierre ..	87.910	5 . 8	Arles.....	43.218	8 . 7	Porquerolles..	26.086	5 . 4
Roche fort ..	68.387	4 . 5	Nantes.....	76.494	5 . 3	Agde.....	14.333	3 . 2	Nice.....	24.614	5 . 1
Marans.....	50.003	3 . 3	Brest.....	66.137	4 . 3	Bastia.....	12.679	3 . 6	Bastia.....	18.909	3 . 8
Charente.....	47.694	3 . 2	La Rochelle..	51.716	3 . 4	Propiano.....	12.563	3 . 6	Toulon.....	44.080	3 . 9
Nantes.....	47.660	3 . 2	Caen.....	39.564	3 . 2	Autres ports..	133.418	38 . 2	Autres ports..	94.427	20 . 2
Autres ports..	703.271	47 . 2	Autres ports..	669.273	43 . 5						
	1.495.880	109 . 2		1.495.880	100 . 2		479.537	100 . 2		479.537	100 . 2
1.975.417											
1885											
Le Havre.....	189.703	12 . 1	Rouen.....	193.497	13 . 3	Marseille.....	499.805	85 . 6	Marseille.....	479.684	83 . 1
Nantes.....	435.325	8 . 6	Bordeaux.....	466.892	40 . 7	Arles.....	91.068	16 . 3	Toulon.....	131.293	23 . 4
Bordeaux.....	432.828	8 . 5	Le Havre.....	447.275	9 . 4	Cette.....	54.130	9 . 7	Cette.....	59.116	10 . 5
Rouen.....	93.711	6 . 2	Dunkerque ..	414.480	7 . 8	Port-de-Bouc.....	46.727	8 . 3	Arles.....	53.259	10 . 4
Charente.....	83.905	5 . 4	Nantes.....	98.301	6 . 3	Agde.....	23.919	4 . 3	Bastia.....	23.397	4 . 2
Honfleur.....	57.462	3 . 7	Brest.....	66.950	4 . 3	La Nouvelle..	16.467	3 . 9	Agde.....	47.481	3 . 4
Autres ports..	872.467	55 . 7	Autres ports..	778.356	49 . 7	Solenzara.....	13.977	3 . 5	Cannes.....	42.586	2 . 3
	1.565.401	100 . 2		1.565.401	100 . 2	Toulon.....	12.355	3 . 2	La Seyne.....	8.188	1 . 5
						Autres ports..	103.773	18 . 3	Autres ports..	73.216	13 . 7
2.125.693											
	1.565.401	100 . 2		1.565.401	100 . 2		560.221	100 . 2		560.221	100 . 2

L'examen des tableaux qui précèdent donne lieu aux observations suivantes :

Le poids total des marchandises de toute nature expédiées de Marseille, par cabotage, en 1874, a été de 188,275 tonnes. En 1855, ce chiffre avait été de 229,855 tonnes.

La part du *grand cabotage* dans les quantités transportées en 1874, a été de 27,867 tonnes, et celle du *petit cabotage*, de 160,408 tonnes. En 1855, la part du *grand cabotage* avait été de 50,322 tonnes et celle du *petit cabotage* de 179,533 tonnes.

Le mouvement général du transport des marchandises se résume ainsi :

1874 . . . . .	188,275 tonnes.
1855 . . . . .	229,855 id.

Différence en moins en 1874: .	<u>41,580 tonnes.</u>
--------------------------------	-----------------------

Soit, pour 1874, une diminution de 22 0/0 sur l'année 1855.

Cette diminution n'est que de 11 0/0 pour tous les ports réunis. La situation du port de Marseille, au point de vue du cabotage, est donc inférieure à celle des autres ports.

Il y a lieu de remarquer cependant, que cette diminution n'affecte que les marchandises expédiées du port de Marseille. — Considérée au point de vue des marchandises reçues, la situation est meilleure.

Il a été reçu, en effet, dans le port de notre ville, en 1874, 218,354 tonnes de marchandises ; or, ce chiffre avait été de 199,955 en 1855 ; d'où résulte une augmentation de 3 0/0 en faveur de l'année 1874.

#### NATURE DES MARCHANDISES REÇUES OU EXPÉDIÉES PAR LE CABOTAGE

L'état comparatif ci-après, fait connaître la nature des principales marchandises reçues ou expédiées en 1855 et en 1874.

Cet état n'est que l'extrait des quatre tableaux ci-joints (1), contenant à cet égard des renseignements plus complets.

---

(1) Voir ces tableaux aux pages 44, 45, 46 et 47.

## IMPORTATIONS

		1855	1874
(PETIT CABOTAGE) <i>Marchandises reçues des divers ports de la Méditerranée.</i>	Vins.....	390.454	485.416
	Bois communs.....	405.408	411.358
	Matériaux à bâtir.....	49.678	309.793
	Sel marin.....	106.953	270.331
	Fonte.....	48.818	160.865
	Houille.....	231.881	110.971
(GRAND CABOTAGE) <i>Marchandises reçues des divers ports de l'Océan.</i>	Eaux-de-vie.....	2.507	19.499
	Sulfates.....	1.767	13.787
	Matériaux à bâtir.....	»	8.230
	Fonte.....	7.473	3.706
	Vins.....	»	3.426
	Grains et farines.....	108.222	»
	Résines de pin et de sapin.....	28.258	2.271

## EXPORTATIONS

		1855	1874
(PETIT CABOTAGE) <i>De Marseille aux ports de la Méditerranée.</i>	Grains et farines.....	293.454	517.904
	Matériaux à bâtir.....	80.144	121.823
	Tourteaux de graines oléagineuses.....	42.507	113.697
	Soufre.....	48.091	110.770
	Bois communs.....	470.745	81.090
	Savons.....	194.425	61.448
(GRAND CABOTAGE) <i>De Marseille aux ports de l'Océan.</i>	Savons.....	197.259	55.106
	Engrais.....	»	52.700
	Sucs végétaux.....	»	18.442
	Eaux-de-vie.....	»	13.711
	Tabacs en feuilles.....	»	13.569
	Alcalis.....	17.411	»
	Garance.....	10.635	»
	Huile d'olives.....	9.730	»

## 1855 — IMPORTATION

PORTS		POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS		MARCHANDISES	TOTAL DES QUANTITÉS PAR	
de destination	d'expédition	d'expédition	de destination		Espèce de marchandises	Port de destination
		quint. mét.	quint. mét.		quint. mét.	quint. mét.
MARSEILLE.	Méditerranée.	Banyuls-sur-mer.....	168	Peaux et pelleteries brutes.....	2.052	
		Port-Vendres.....	12.072	Peaux et pelleteries préparées et ouvrées.....	2.071	
		Barcarès-de-St-Laurent...	7.070	Vins.....	390.454	
		La Nouvelle.....	79.936	Bois communs.....	405.408	
		Agde.....	136.131	Matériaux à bâtir.....	49.678	
		Cette.....	325.868	Sel marin et sel gemme.....	106.955	
		Aigues-Mortes.....	6.300	Fonte.....	48.818	
		Aries.....	415.613	Houille.....	231.881	
		Coullioure.....	176	Fers et aciers.....	43.816	
		Port-de-Bouc.....	196.063	Alcalis.....	36.148	
		La Ciotat.....	1.407	Futailles vides.....	7.529	
		Bandol.....	17.631	Pierres et terres servant aux arts et métiers.....	18.102	
		Les Ambiers.....	23.675	Poteries, verres et cristaux.....	70.130	
		La Seyne.....	4.088	Poissons.....	6.433	
		Toulon.....	68.408	Eaux-de-vie.....	26.165	
		Les Peschiers.....	15.460	Machines et mécaniques.....	2.895	
		Porquerolles.....	5.145	Grains et farines de froment et de méteil.....	67.638	
		Pontean.....	22.808	Fourrages (paille, foin, herbe, etc.).....	15.872	
		Les Salins d'Hyères.....	2.940	Minerais.....	2.879	
		Lavandou.....	2.600	Jones et roseaux.....	3.487	
		Saint-Tropez.....	38.854	Huile d'olives.....	10.787	
		Sainte-Maxime.....	29.024	Ouvrages en bois y compris les meubles.....	4.420	
		Saint-Raphael.....	98.461	Bitumes.....	11.551	
		Cannes.....	36.726	Fruits de table.....	8.059	1.796.756
		Golfe Juan.....	21.023	Ouvrages en métaux.....	21.190	
		Antibes.....	36.734	Manganèse.....	5.787	
		Carri-le-Rouet.....	8.540	Grains et farines de seigle, orge, avoine.....	18.312	
		La Redoute.....	11.742	Marrons et châtaignes.....	5.003	
		Calvi.....	2.976	Sulfates.....	5.438	
		L'île Rousse.....	1.035	Pierres ouvrées.....	7.971	
		Saint-Florent.....	4.950	Papier et ses applications.....	4.387	
		Centuri.....	554	Tissus.....	11.755	
		Macinaggio.....	4.376	Médicaments composés.....	5.142	
		Porticciolo.....	2.039	Tartrates.....	2.725	
		Bastia.....	60.101	Savons.....	6.400	
		Cervione.....	741	Ancre et cables en fer.....	2.051	
		Solenzara.....	39.469	Meules.....	1.956	
		Calzarello.....	450	Vinaigres.....	1.944	
		Porto-Vecchio.....	9.934	Fruits oléagineux.....	4.972	
		Bonifacio.....	1.630	Viandes.....	4.201	
		Les Goudes.....	8.860	Chanvre.....	3.925	
		Propiano.....	4.946	Fromages, beurres, etc.....	3.597	
		Ajaccio.....	12.416	Nitrates.....	2.167	
		Cassis.....	9.803	Résines de pin et de sapin.....	2.059	
		Almanarre.....	600	Cornes, sabots et os de bétail.....	2.918	
		Barcaggio.....	764	Zinc.....	2.574	
		Venzolasca.....	260	Autres marchandises.....	95.404	
		Carphise.....	6.194			
	Océan.....	Dunkerque.....	18.993	Eaux-de-vie.....	2.507	
		Calais.....	»	Chanvre.....	1.247	
		Le Havre.....	12.012	Fonte.....	7.473	
		Bordeaux.....	2.911	Résines de pin et de sapin.....	28.258	
		Bayonne.....	32.735	Bois communs.....	2.419	
		Croisset.....	3.780	Bois exotiques.....	1.181	
		Rouen.....	5.626	Pierres et terres servant aux arts et métiers.....	7.022	
		Granville.....	881	Grains et farines de seigle, orge, maïs, etc.....	93.372	
		Binié.....	7.628	Grains et farines de froment et de méteil.....	14.850	
		Portrieux.....	1.298	Sucre brut.....	6.334	
		Paimpol.....	5.043	Poissons.....	5.961	
		Lézardrieux.....	8.464	Viandes.....	2.919	202.714
		Pontrieux.....	3.189	Graisses de poisson.....	2.363	
		Tréguier.....	5.747	Carbonate de plomb.....	1.939	
		Lannion.....	8.140	Embarcations.....	4.819	
		Morlaix.....	7.631	Sulfates.....	1.767	
		Landerneau.....	10.606	Marbres, Albâtres, etc.....	1.410	
		Pont-l'Abbé.....	814	Nitrates.....	1.385	
		Nantes.....	42.515	Pommes de terre et légumes secs.....	1.316	
		Morlaix.....	10.073	Zinc.....	1.815	
		Luçon.....	1.760	Graines oléagineuses.....	1.170	
		Marans.....	21.852	Autres marchandises.....	14.687	
		Autres ports.....	16			
			1.999.470			1.999.470

PORTS		POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS		MARCHANDISES		TOTAL DES QUANTITÉS PAR	
d'expédition	de destination	de destination	d'expédition			Espèce de marchandises	Port d'expédition
		quint. met.	quint. met.			quint. met.	quint. met.
Méditerranée.	Port-Vendres .....	9.092		Grains et farines de froment et de méteil.....	293.454		
	Barcarès-de-St-Laurent... ..	5.155		Matériaux à bâtir.....	80.144		
	La Nouvelle.....	20.614		Tourteaux de graines oléagineuses.....	42.507		
	Agde.....	155.666		Soufre.....	48.091		
	Cette.....	497.121		Bois communs.....	470.745		
	Arles.....	539.610		Savons.....	194.425		
	Port-de-Bouc.....	31.636		Houille.....	159.817		
	La Ciotat.....	14.660		Grains et farines de seigle, orge, avoine.....	21.885		
	Bandol.....	70.384		Peaux et pelleteries brutes.....	9.680		
	Saint-Nazaire.....	7.765		Futaillies vides.....	89.196		
	La Seyne.....	57.024		Alcalis.....	35.466		
	Toulon.....	308.827		Graines oléagineuses.....	26.873		
	Porquerolles.....	11.549		Munitions de guerre.....	18.769		
	Les Salins d'Hyères.....	1.050		Pommes de terre et légumes secs.....	8.723		
	Lavandou.....	958		Huiles de graines grasses.....	26.292		
	Saint-Tropez.....	14.497		Pierres et terres servant aux arts et métiers..	9.233		
	Sainte-Maxime.....	1.134		Vins.....	16.838		
	Saint-Raphaël.....	22.585		Fers et aciers.....	28.947		
	Cannes.....	73.575		Mélasse.....	24.190		
	Antibes.....	11.798	1.998.046	Ouvrages en métaux.....	7.410		1.998.046
	Calvi.....	6.347		Poteries, verres et cristaux.....	9.928		
	L'Île Rousse.....	13.036		Laines.....	32.898		
	Saint-Florent.....	1.584		Tissus.....	6.564		
	Centuri.....	300		Fonte.....	30.010		
	Macinaggio.....	943		Fruits de table.....	5.870		
	Porticciolo.....	185		Bois exotiques.....	35.091		
	Bastia.....	44.978		Eaux-de-vie.....	8.211		
	Cervione.....	492		Plomb.....	29.690		
	Bonifacio.....	2.258		Machines et mécaniques.....	5.868		
	Propriano.....	1.664		Résines de pin et de sapin.....	13.368		
	Ajaccio.....	20.668		Coton.....	6.102		
	Aigues-Mortes.....	19.398		Huile d'olive.....	7.385		
	Pontau.....	25.829		Riz.....	11.885		
	Lo Redoute.....	2.128		Chanvre.....	»		
Carri-le-Rouet.....	124		Peaux et pelleteries préparées et ouvrées.....	5.173			
Cassis.....	260		Cuivre.....	6.850			
Les Goudes.....	3.057		Marbres, albâtres, etc.....	6.068			
Autres ports.....	105		Suif brut et saindoux.....	5.916			
			Café.....	5.491			
			Engrais, résidu de noir animal, etc.....	5.127			
			Autres marchandises.....	98.373			
Océan.....	Dunkerque.....	30.600		Savons.....	197.259		
	St-Valéry-sur-Somme.....	23.459		Soufre.....	816		
	Le Havre.....	53.873		Vins.....	5.760		
	Rouen.....	79.423		Céréales (Grains et farines).....	2.224		
	Caen.....	17.461		Bois exotiques.....	3.973		
	Saint-Malo.....	8.419		Fruits de table.....	1.166		
	Saint-Servan.....	584		Alcalis.....	17.411		
	Nantes.....	59.745		Garance.....	10.635		
	Bordeaux.....	1.585	300.506	Huile d'olive.....	9.780		300.506
	Granville.....	1.935		Mélasse.....	9.653		
	Lelequé.....	6.749		Marbres, albâtres.....	8.078		
	Binié.....	618		Café.....	4.379		
	Palmpol.....	425		Riz.....	3.153		
	Morlaix.....	3.409		Huile de graines grasses.....	3.036		
	Brest.....	5.339		Graines oléagineuses.....	1.873		
Morans.....	5.327		Pierres et terres servant aux arts et métiers..	1.714			
La Rochelle.....	1.899		Autres marchandises.....	19.646			

## 1874 — IMPORTATION

PORTS		POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS		MARCHANDISES	TOTAL DES QUANTITÉS PAR	
de destination	d'expédition	d'expédition	de destination		Espèce de marchandise	Port de destination
		quint. mét.	quint. mét.		quint. mét.	quint. mét.
MARSEILLE.	Méditerranée.	Port-Vendres .....	30.484	Vins .....	485.416	
		Barcarès-de-St-Laurent...	1.761	Bois communs .....	411.358	
		La Nouvelle .....	44.438	Matériaux à bâtir .....	309.793	
		Agde .....	110.888	Sel marin et sel gemme .....	270.331	
		Cette .....	859.905	Fonte .....	160.865	
		Aigues-Mortes .....	4.200	Houille .....	110.971	
		Arles .....	244.297	Fers et aciers .....	70.559	
		Giraud .....	27.743	Alcalis .....	41.734	
		Port-de-Bouc .....	431.614	Futaillies vides .....	19.393	
		La Ciotat .....	30.107	Pierres et terres servant aux arts et métiers .....	18.835	
		Bandol .....	16.252	Poteries, verres et cristaux .....	18.335	
		Les Ambiers .....	8.598	Poissons .....	12.400	
		La Seyne .....	4.993	Résines de pin et de sapin .....	9.794	
		Toulon .....	42.878	Eaux-de-vie .....	9.409	
		Les Peschiers .....	12.867	Machines et mécaniques .....	9.162	
		Porquerolles .....	39.770	Grains et farines de froment et de méteil .....	8.733	
		Cros-de-St-Georges .....	25	Fourrages (paille, foin, herbe, son, etc.) .....	8.629	
		Les Salins d'Hyères .....	3.371	Minerais .....	8.350	
		Lavandou .....	100	Joncs et roseaux .....	7.978	
		Saint-Tropez .....	53.628	Huile d'olive .....	7.918	
		Sainte-Maxime .....	26.347	Ouvrages en bois, y compris les meubles .....	7.696	
		Saint-Raphaël .....	93.498	Couleurs autres que le noir animal .....	7.185	
		Canues .....	29.465	Fruits de table .....	6.817	
		Golfe Juan .....	16.090	Ouvrages en métaux .....	6.500	
		Antibes .....	15.799	Cordages .....	5.998	
		Nice .....	12.537	Grains et farines de seigle, orge, avoine, etc. .....	5.682	
		Menton .....	465	Marrons et chataignes .....	4.545	
		Calvi .....	8.948	Drilles et chiffons .....	4.013	
		L'Île-Rousse .....	31.652	Pierres ouvrées .....	2.691	
		Saint-Florent .....	10.626	Papier et ses applications .....	2.796	
		Centuri .....	2.497	Tissus .....	2.648	
		Macinaggio .....	5.928	Marne .....	1.836	
		Porticciolo .....	4.632	Tartrates .....	1.811	
		Bastia .....	120.709	Savons .....	1.809	
		Cervione .....	7.240	Autres marchandises .....	54.437	
		Solenzara .....	56.842			
		Calzarello .....	1.200			
		Porto-Vecchio .....	8.028			
		Bonifacio .....	4.823			
		Sagone .....	47.642			
		Propriano .....	94.292			
		Ajaccio .....	54.748			
	Océan.....	Dunkerque .....	16.593	Eaux-de-Vie .....	19.499	
		Calais .....	9.894	Sulfates .....	13.787	
		Boulogne .....	15.821	Matériaux à bâtir .....	8.230	
		Le Havre .....	18.980	Fonte .....	3.706	
		Bordeaux .....	4.215	Vins .....	3.426	
		Bayonne .....	1.611	Résines de pin et de sapin .....	2.271	
				Tissus .....	2.180	
				Bois communs .....	1.953	
				Chicorée moulue .....	1.470	
				Pierres et terres servant aux arts et métiers .....	1.448	
				Autres marchandises .....	9.145	
			2.183.535			2.183.535



PORTS		POIDS DES CARGAISONS PAR PORTS		MARCHANDISES	TOTAL DES QUANTITÉS PAR	
d'expédition	de destination	de destination	d'expédition		Espèce de marchandises	Port d'expédition
		quint. mét.	quint. mét.		quint. mét.	quint. mét.
Marseille	Port-Vendres .....	39.171		Grains et farines de froment et de méteil .....	517.904	
	Barcarès-de-Saint-Laurent .....	1.339		Matériaux à bâtir .....	121.823	
	La Nouvelle .....	11.122		Tourteaux de graines oléagineuses .....	113.697	
	Agde .....	135.735		Soufre .....	110.770	
	Cette .....	448.493		Bois communs .....	81.090	
	Arles .....	194.644		Savons .....	61.448	
	Port-de-Bouc .....	61.554		Houille .....	57.001	
	La Ciotat .....	32.507		Grains et farines de seigle, orge, avoine, etc. .....	56.732	
	Banol .....	14.458		Peaux et pelleteries brutes .....	56.555	
	Saint-Nazaire .....	3.360		Futailles vides .....	51.234	
	Cros-de-Saint-Georges .....	2.506		Minerais .....	40.231	
	Le Seyne .....	6.645		Fourrages (paille, foin, herbe, son, etc.) .....	34.698	
	Toulon .....	54.635		Produits chimiques .....	30.593	
	Porquerolles .....	108.060		Pommes de terre et légumes secs .....	28.830	
	Les Salins-d'Hyères .....	1.050		Huiles fines pures .....	23.156	
	Lavandou .....	1.210		Pierres et terres servant aux arts et métiers .....	21.324	
	Saint-Tropez .....	31.891		Vins .....	19.998	
	Sainte-Maxime .....	4.251		Fers et aciers .....	18.137	
	Saint-Raphaël .....	6.279		Bitumes .....	16.697	
	Cannes .....	62.319		Ouvrages en métaux .....	16.468	
	Golfe-Juan .....	1.602	1.671.188	Poterie, verres et cristau x .....	14.816	1.671.188
	Antibes .....	10.909		Laines .....	12.892	
	Nice .....	120.891		Tissus .....	12.681	
	Menton .....	3.866		Fonte .....	10.709	
	Monaco .....	4.762		Fruits de table .....	9.945	
	Villefranche .....	8.380		Bois exotiques .....	9.536	
	Calvi .....	14.383		Eaux-de-vie .....	7.877	
	L'Île-Rousse .....	16.414		Plomb .....	6.657	
	Saint-Florent .....	4.851		Machines et mécaniques .....	6.401	
	Centuri .....	6.643		Poissons .....	5.578	
	Macinaggio .....	4.809		Coton .....	5.464	
	Porticiolo .....	1.232		Fromages, beurre et œufs .....	4.418	
	Bastia .....	123.614		Sucre raffiné .....	4.186	
	Corviona .....	8.418		Riz .....	4.155	
	Calzarello .....	1.489		Chanvre .....	3.680	
	Solenzara .....	2.247		Bière .....	3.412	
	Bonifacio .....	7.300		Peaux et pelleteries préparées et ouvrées .....	3.073	
	Propriano .....	19.094		Papier et ses applications .....	2.403	
	Ajaccio .....	88.915		Sucre brut .....	2.303	
	Sagone .....	3.106		Chapeaux, nattes et tresses de paille, d'écorce, etc. .....	2.084	
	Autres ports .....	2.664		Autres marchandises .....	60.693	
Océan	Dunkerque .....	39.329		Savons .....	55.106	
	Calais .....	17.921		Engrais, résidu du noir animal, etc. ....	52.700	
	Saint-Valéry-sur-Somme .....	6.913		Sucs végétaux .....	18.442	
	Le Havre .....	17.101		Eaux-de-vie .....	13.711	
	Rouen .....	24.054		Tabac en feuilles .....	13.569	
	Caen .....	9.073		Sel marin et sel gemme .....	10.113	
	Saint-Malo .....	16.956	211.558	Soufre .....	8.664	211.558
	Saint-Servan .....	3.842		Vins .....	4.755	
	Le Légué .....	4.233		Céréales (Grains et farines) .....	4.127	
	Chantenay .....	7.007		Houille .....	4.100	
	Nantes .....	52.810		Bois exotiques .....	2.428	
	Bordeaux .....	10.203		Fruits de table .....	1.557	
	Autres ports .....	2.116		Crins		

## EFFECTIF DE LA MARINE MARCHANDE DU PORT DE MARSEILLE

## 1° Navigation à voiles (1).

Le port de Marseille, qui comptait, en 1855, 778 navires à voiles, jaugeant ensemble 89,973 tonneaux, n'en possédait plus, en 1875, que 565 jaugeant 86,587 tonneaux : ce qui fait ressortir une diminution de 37 0/0 sur le nombre des navires et de 3 0/0 sur leur tonnage.

Si nous étendons la comparaison aux deux périodes quinquennales de 1855 à 1859 et de 1870 à 1874, nous trouvons des résultats plus accentués dans le sens de la diminution.

1870-1874. . .	Moyenne quinquennale	570 navires	—	87,087 tonneaux.
1855-1859. . .	id.	831 id.	—	113,222 id.
Différence. . . . .		<u>261 navires</u>	—	<u>26,135 tonneaux.</u>

Soit une diminution de 45 0/0 sur le nombre des navires et de 30 0/0 sur leur tonnage.

Les mêmes calculs établis pour toute la France donnent des résultats différents. Sans augmenter d'une manière sensible, l'effectif de la navigation à voiles n'a pas diminué.

1874 . . . . .	15,043 navires	—	882,866 tonneaux.
1855 . . . . .	14,200 id.	—	784,636 id.
	<u>843 navires</u>	—	<u>108,230 tonneaux.</u>

Soit une augmentation de 5 0/0 sur le nombre des navires et de 12 0/0 sur leur tonnage.

Cependant si on prend pour base les deux périodes quinquennales de 1855 et de 1874, l'augmentation est encore moins importante :

1870-1874. .	Moyenne quinquennale	15,017 navires	—	910,217 tonneaux.
1855-1859. .	id.	14,476 id.	—	901,965 id.
Différence. . . . .		<u>541 navires</u>	—	<u>8,352 tonneaux.</u>

Ce qui réduit l'augmentation à 3 0/0 pour le nombre des navires et à près de 1 0/0 pour leur tonnage.

Le nombre des navires construits, qui avait été pendant la période quinquennale

(1) Tableaux nos 20 et 21.

de 1855-59, de 40 pour le port de Marseille, et de 992 pour toute la France, a été réduit, pendant la période de 1870-74, à 21 pour Marseille et à 882 pour toute la France.

Soit une réduction de 90 0/0, pour notre port, et de 12 0/0, pour tous les ports réunis.

Pendant ces deux périodes quinquennales, la proportion des naufrages ne varie pas; elle se maintient, pour le port de Marseille, à 5 0/0 sur le nombre des navires, et à 2 1/2 0/0, pour tous les ports réunis.

#### 2° Navigation à vapeur (1).

De 1855 à 1874, l'effectif des bateaux à vapeur attachés au port de Marseille, s'est accru dans une proportion considérable :

1855. . . . .	73 navires	jaugeant	20,537 tonnes.
1874. . . . .	204 id.	id.	107,280 id.
	<u>Différence . . . .</u>	<u>131 navires</u>	<u>jaugeant 86,743 tonnes.</u>

Soit une augmentation de 176 0/0, sur le nombre des navires à vapeur, et de 437 0/0, sur leur tonnage.

Cette augmentation a été, pour tous les ports réunis, de 163 0/0, sur le nombre des navires et de 428 0/0, sur leur tonnage.

L'effectif des navires appartenant au port de Marseille, représente les 39 centièmes de la marine marchande à vapeur de toute la France.

#### CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (2)

Il résulte du tableau récapitulatif que nous transcrivons ci-après :

1° En ce qui concerne le port de Marseille, que le nombre des navires à voiles et à vapeur au-dessus de 300 tonnes, s'est accru de 101 0/0 et leur tonnage de 207 0/0 et que le nombre des navires d'un tonnage inférieur à 300 tonnes, a diminué de 60 0/0 et leur tonnage de 120 0/0;

2° En ce qui concerne tous les ports réunis, que le nombre des navires au-dessus de 300 tonnes s'est accru de 69 0/0 et leur tonnage de 114 0/0; et que le nombre des navires au-dessous de 300 tonnes a augmenté de 6 0/0, tandis que le tonnage général de ces navires diminuait de 21 0/0.

(1) Tableaux nos 23 et 23.

(2) Tableaux nos 24 et 25.

ANNÉES	AU-DESSUS DE 300 TONNEAUX		AU-DESSOUS DE 300 TONNEAUX	
	NOMBRE de navires	TONNAGE	NOMBRE de navires	TONNAGE
		<b>Port de Marseille</b>		
Au 31 décembre 1874.....	240	160.749	494	35.872
Au 31 décembre 1855.....	119	52.757	794	78.103
Augmentation.....	121 (101 %)	107.992 (207 %)	300 ( 60 %)	42.231 (120 %)
Diminution.....	"	"	"	"
		<b>Tous les ports de France réunis</b>		
Au 31 décembre 1874.....	945	521.639	14.579	515.633
Au 31 décembre 1855.....	559	243.624	13.689	628.523
Augmentation.....	386 ( 69 %)	278.015 (114 %)	890 ( 6 %)	112.899 ( 21 %)
Diminution.....	"	"	"	"

## CLASSEMENT DES BATEAUX A VAPEUR D'APRÈS LA FORCE DE LEURS CHEVAUX

Il résulte des tableaux n° 26 et 27, résumés ci-après, que le commerce de Marseille comme celui de tous les autres ports, tend à employer des navires d'une plus grande force, c'est-à-dire d'un plus fort tonnage.

## PORT DE MARSEILLE

Navires à vapeur de 200 chevaux et au-dessus. Augmentation (de 1855 à 1874) de . . . . . 171 0/0  
 Navires à vapeur de 30 à 200 chevaux. Augmentation. . . . . 77 0/0  
 Id. au-dessous de 30 chevaux. Augmentation. . . . . 350 0/0

## TOUS LES PORTS RÉUNIS

Navires à vapeur de 200 chevaux et au-dessus. Augmentation. . . . . 305 0/0  
 Id. de 30 à 200 chevaux. Augmentation . . . . . 73 0/0  
 Id. au-dessous de 30 chevaux. Augmentation . . . . . 205 0/0

ASSIMILATION DES PAVILLONS — CONSÉQUENCES DE CETTE MESURE — NAVIGATION  
 A VOILES ET NAVIGATION A VAPEUR — POPULATION MARITIME

Notre marine marchande n'est pas en progrès; cela est incontestable. Mais la situation est-elle aussi grave, l'avenir est-il aussi menacé qu'on le suppose géné-

ralement? — La décadence dont on se plaint provient-elle de l'assimilation des pavillons, ou doit-on en chercher la cause ailleurs? enfin, l'amoindrissement, tous les jours plus marqué, de la navigation à voiles n'est-il pas largement compensé par le développement incessant de la navigation à vapeur?

Nous allons étudier ces diverses questions avec tous le soin qu'elles méritent. Les documents statistiques ne nous manqueront pas, et bien souvent nous laisserons la parole aux chiffres, qui, malgré leur brièveté et leur sécheresse apparente, disent plus clairement et plus exactement la vraie situation des choses que les plus éloquentes discussions.

L'assimilation des pavillons est, à l'heure où nous écrivons ces lignes (1), l'objet d'un sérieux examen. C'est la question à l'ordre du jour, celle qui préoccupe le plus les armateurs. Pour en apprécier toute l'importance il est nécessaire de connaître l'histoire de notre législation maritime. Il nous parait donc utile d'en donner ici une rapide analyse.

A toutes les époques, la législation a recherché le moyen d'alimenter les transports maritimes.

Deux systèmes se sont trouvés en présence et ont successivement été adoptés : c'était la liberté absolue du trafic maritime entre les nations, ou bien le privilège, pour chaque nation, de réserver pour son pavillon la navigation entre ses colonies et la métropole.

En 1651, la Hollande était toute puissante sur mer. Cromwell, voulant la combattre et relever la marine britannique de l'état d'infériorité où elle était tombée, promulgua l'*Acte de navigation*, qui excluait les bâtiments étrangers de tout le commerce de cabotage et de pêche, de tout commerce entre la métropole et les colonies et des colonies entr'elles, et réservait enfin aux bâtiments anglais tous les transports de matières encombrantes : une seule exception était maintenue en faveur des bâtiments du pays d'où provenaient les marchandises importées.

La France maintenait, de son côté, le système de la liberté. N'ayant que peu de colonies, elle mettait en vigueur, sous Colbert, le système qui convenait le mieux à sa nature; les navires étrangers faisaient l'intercourse et le cabotage concurremment avec les nôtres, et n'étaient soumis qu'à des droits relativement assez doux. Le navire put être acheté à l'étranger, et il y eut même un moment où des primes furent payées pour en favoriser la francisation. On fit des traités avec les puissances étrangères, de manière à étendre le cercle de nos opérations maritimes.

En 1793, la Convention annula tous les traités d'alliance et de commerce conclus antérieurement avec les puissances étrangères et copia servilement l'*Acte* de Cromwell.

---

(1) Mai 1876, époque de la réunion du congrès des armateurs.

Les bâtiments français devaient être construits en France, le cabotage et le privilège de la navigation, entre la métropole et nos colonies, leur étaient réservés. Aucune marchandise ne pouvait être importée en France ou dans les colonies que par notre pavillon. Une seule exception était encore faite ici, comme dans le bill anglais, en faveur du navire appartenant au pays d'où provenaient les marchandises importées.

Après les guerres de la Révolution et de l'Empire, notre marine marchande n'existait plus que de nom, si bien qu'il fallut permettre aux navires étrangers d'importer dans nos ports les produits du sol ou de l'industrie des tierces puissances.

Des réclamations se firent entendre et, après un certain temps, le gouvernement de la Restauration, désireux de voir revivre notre marine, frappa d'une surtaxe le transport, par navire étranger, des denrées tropicales et des marchandises d'encombrement.

Les Etats-Unis d'Amérique nous répondirent par une guerre de tarifs qui se termina par un traité, le 24 juin 1822. Le principe de la réciprocité fut admis en matière de navigation pour le transport direct des produits originaires du sol et de l'industrie des deux pays. Un traité, consacrant les mêmes principes, fut signé avec l'Angleterre, sous la date du 26 janvier 1826, et étendu successivement à toutes les puissances.

Mais vers la même époque, et c'est ce qu'on n'a pas assez remarqué, un acte voté par le parlement des Etats-Unis, sous la date du 7 janvier 1824, inaugurait d'une manière plus complète le principe de la réciprocité, en l'étendant à l'intercourse. La section IV de cet acte était conçu ainsi qu'il suit :

« Le Président des Etats-Unis est autorisé par le présent acte, sur la preuve à  
« lui administrée par le gouvernement d'une nation étrangère, qu'aucun droit  
« différentiel de tonnage ou d'importation ne se perçoit dans les ports de ladite  
« nation, sur les bâtiments en totalité la propriété des citoyens des Etats-Unis,  
« ou sur les produits du sol et de l'industrie, que lesdits bâtiments importent dans  
« ledit pays des Etats-Unis ou de tout autre contrée, à déclarer par une procla-  
« mation que dans les ports des Etats-Unis, les droits différentiels de tonnage  
« et d'importation cesseront d'être appliqués aux bâtiments de ladite nation étrangère  
« et aux produits du sol et de l'industrie importés aux Etats-Unis par lesdits  
« bâtiments expédiés de ladite contrée ou de toute autre contrée étrangère. »

Les petites puissances, qui avaient tout à gagner à ouvrir à leur pavillon les ports des Etats-Unis, s'empressèrent de rechercher l'application de ces principes.

La Suède accepta le principe de la plus absolue liberté de navigation. La Russie l'accepta également. La Sardaigne et la Toscane, ayant Gènes et Livourne ports francs, s'engagèrent dans la même voie. Bientôt la Prusse, les villes hanséatiques, l'Autriche suivirent. »

Enfin, la marine anglaise, battue dans le mouvement général de sa navigation, par l'importance croissante du tiers pavillon, se décida à suivre le mouvement ; et voyant que la marine marchande des Etats-Unis, libre dans ses mouvements, était devenue la plus importante du monde, l'Angleterre proclama à son tour le principe de la liberté de navigation.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1850, toutes les anciennes lois destinées depuis deux siècles à protéger la navigation anglaise, firent place au nouveau régime.

Dès le 16 octobre 1849, le Président des Etats-Unis, en vertu des pouvoirs résultant de la loi dont il vient d'être parlé ci-dessus, publie l'acte suivant :

« 1<sup>o</sup> Par suite des modifications que viennent de subir les lois de navigation de l'Angleterre, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1850, les bâtiments anglais venant des ports anglais ou étrangers seront, aux termes des lois en vigueur, admis dans les ports des Etats-Unis avec chargement de produits du sol ou de l'industrie de toutes les parties du monde ;

« 2<sup>o</sup> A partir de la même époque, lesdits bâtiments et leurs chargements seront admis dans les ports des Etats-Unis, pour les droits d'importation et autres, aux mêmes conditions que les bâtiments des Etats-Unis et leur chargement. »

Voilà donc que notre isolement grandissait encore, et que renfermée dans la navigation privilégiée entre la France et ses colonies, notre marine marchande prenait une part chaque jour plus faible à la navigation internationale directe, et ne pouvait jamais participer comme tiers pavillon à la navigation entre pays étrangers. Notre système de droits différentiels était retourné contre nous et par suite nous étions imposés de surtaxes en pays étranger, même sur les marchandises étrangères prises dans nos entrepôts. Pour en donner un exemple, des laines du Levant ne pouvaient être exportées de Marseille à New-York, sans y être soumises à une surtaxe de 10 0/0, tandis que presque tous les navires étrangers étaient admis à faire ce transport dans les mêmes conditions que par pavillon américain.

Cette situation était intolérable pour notre marine marchande. Elle le devint bien plus lorsque par la loi du 3 juillet 1861, le gouvernement, cédant aux réclamations de nos colonies, prononça leur émancipation commerciale et retira, dès lors, à notre pavillon, une partie des privilèges qui lui étaient réservés.

Il fallut donc se résigner à accepter le mouvement qui s'était créé en dehors de nous et qui nous devenait si fatal.

Par la loi du 19 mai 1866, la surtaxe de pavillon fut condamnée et trois ans après la promulgation de cette loi, l'assimilation des pavillons devint un fait accompli.

« Nous voilà donc aujourd'hui, ajoute le rapport que nous reproduisons (1), en présence d'une nouvelle situation qui nous a été imposée par la force des choses, et dont nous aurions tort de nous effrayer outre mesure.

« Que faut-il, en effet, pour que nous soutenions la lutte avec les autres marines des grandes comme des petites nations?

« Il nous faut la liberté; libres dans une certaine mesure des entraves que nous impose l'inscription maritime, libres surtout de fréquenter tous les ports du monde et d'aller n'importe où, là où se trouvent les éléments de frets, nous ne manquerons, qu'on en soit certain, ni d'hommes, ni de capitaux. »

En résumé, l'œuvre de nos législateurs a abouti à la liberté maritime : c'est le régime le plus simple et toujours le meilleur, pouvu, cependant, que tous les intérêts mis en présence puissent jouir de cette liberté dans une égale mesure.

En comparant l'état de notre marine marchande à Marseille, en 1855, c'est-à-dire dix ans avant la promulgation de la loi du 19 mai 1866, et la situation actuelle du mouvement maritime de notre port, nous pourrions constater les effets produits par l'application de cette loi.

Pour donner à cette comparaison toute l'exactitude désirable, nous la diviserons en trois parties, comprenant : 1° Les navires à voiles; 2° Les navires à vapeur; 3° Les navires à voiles et à vapeur réunis.

Les tableaux ci-après donnent le résumé du mouvement de ces diverses navigations en 1855 et en 1874.

#### 1° NAVIRES A VOILES.

ANNÉES	NAVIRES		TONNEAUX	
	NOMBRE	PROP. P. 0/0	NOMBRE	PROP. P. 0/0
<b>1855</b>				
Pavillon français.....	3.671	40 . 8	523.469	37 . 6
Pavillon étranger .....	5.436	50 . 7	868.817	62 . 4
Totaux.....	9.107	100 . »	1.392.286	100 . »
<b>1874</b>				
Pavillon français.....	1.352	20 . 5	337.315	24 . 2
Pavillon étranger .....	5.243	79 . 5	1.055.963	75 . 8
Totaux.....	6.595	100 . »	1.393.278	100 . »

(1) *Rapport sur la question de la marine marchande*, publié, en 1870, par la Société pour le Développement et la Défense du Commerce de Marseille.



Il est certain, et il suffit de jeter un regard sur ce tableau pour s'en convaincre, que la navigation à voiles est en pleine décadence. En vingt ans, le nombre des navires à voiles français employés par le commerce de Marseille, est descendu de 3,671 à 1,352 et, tandis qu'en 1855, ils formaient encore le 40 0/0 du mouvement total de la navigation, ils étaient réduits, en 1874, au 20 0/0.

La proportion est un peu moins accentuée dans le chiffre du tonnage, qui exprime mieux d'ailleurs l'importance du mouvement commercial. En 1855, le pavillon français, entraînait pour 37 0/0 dans ce mouvement et, en 1874, cette proportion n'était plus que de 24 0/0.

Quoiqu'il en soit, il est parfaitement établi, par les chiffres qui précèdent, que le pavillon étranger absorbe les 3/4 de notre fret, en ce qui concerne la navigation à voiles.

Comme conséquence forcée de cette situation, notre matériel naviguant, loin de s'accroître, n'a cessé de diminuer : le port de Marseille qui comptait en 1855, 778 navires à voiles, jaugeant ensemble 89,973 tonneaux, n'en possédait plus, en 1874, que 565, jaugeant 86,587 tonneaux (1).

Le nombre de navires construits qui avait été en moyenne de 40, pendant la période quinquennale de 1855 à 1859, a été réduit à 21 pendant la période de 1870-1874.

Si le port de Marseille n'employait que des navires à voiles, notre commerce maritime serait en grand péril, et il faudrait recourir aux moyens les plus énergiques pour le faire revivre; mais, personne ne l'ignore, la navigation à vapeur, dont le développement est des plus rapides, vient en aide à la navigation à voiles, ou plutôt se met à son lieu et place, et jouant, vis-à-vis des navires à voiles, le même rôle que les chemins de fer à l'égard des diligences, elle tend de plus en plus à l'absorber. C'est une véritable révolution, qui bouleverse profondément la grande industrie des constructions navales, et qui ne peut accomplir sa mission sans porter un préjudice considérable aux intérêts des armateurs et constructeurs de navires à voiles. C'est une révolution inévitable et aucune protection, aucune prime, le rétablissement même de la surtaxe des pavillons, ne redonnera jamais à cette navigation l'importance qu'elle a perdue. Les étrangers, dit-on, tout en construisant un grand nombre de navires à vapeur, n'ont point abandonné la navigation à voiles et ce sont leurs navires qui viennent prendre la place des nôtres, qui ont ainsi à lutter, tout à la fois contre les vapeurs français et les voiles étrangères.

A cela nous répondrons, que les principales marines étrangères ont vu décroître

---

(1) Voir, à l'appendice les tableaux nos 20 et 21.

leur matériel commercial. Il résulte en effet, des publications du Bureau Veritas qu'il y a eu, de 1870 à 1875 une diminution notable dans l'effectif des navires à voiles, des marines anglaises, américaines, allemandes, hollandaises, espagnoles, suédoises, danoises et belges.

Voici les chiffres du matériel naval de chacune de ces puissances en 1870 et en 1875.

	1870			1875	
	NAVIRES	TONNAGE		NAVIRES	TONNAGE
Anglais . . . . .	23,165.	6,993,153	—	20,538.	5,383,763
Américains . . . . .	7,625.	2,400,607	—	6,869.	2,181,659
Hollandais. . . . .	1,690.	444,111	—	1,418.	385,301
Suédois . . . . .	1,930.	340,188	—	1,905.	361,368
Danois. . . . .	1,415.	183,510	—	1,239.	173,480
Belges. . . . .	72.	26,148	—	51.	17,158
Allemands. . . . .	4,320.	1,046,044	—	3,483.	852,789
Espagnols. . . . .	3,036.	545,607	—	2,674.	509,767

De ce tableau, il résulte que :

L'Angleterre a perdu. . . . .	2,627	navires,	jaugeant	1,610,590	tonneaux
L'Amérique du Nord a perdu. . . . .	156	id.	id.	218,948	id.
La Hollande a perdu. . . . .	272	id.	id.	58,810	id.
La Suède a perdu . . . . .	25	id.	id.	»	id.
Le Danemark a perdu. . . . .	176	id.	id.	10,030	id.
La Belgique a perdu. . . . .	21	id.	id.	8,990	id.
L'Allemagne a perdu. . . . .	837	id.	id.	193,255	id.
L'Espagne a perdu. . . . .	462	id.	id.	35,840	id.

Cette statistique démontre que la marine marchande à voiles de notre pays, n'est point seule à souffrir, et que l'assimilation des pavillons, ne peut pas être la seule cause des souffrances de l'industrie de l'armement.

D'ailleurs, en ce qui concerne spécialement le port de Marseille, malgré la double concurrence des navires à voiles et à vapeur des nations étrangères, notre pavillon domine encore le pavillon étranger dans le mouvement général de la navigation; ainsi que le constate le tableau n° 3 ci-après (navires à voiles et à vapeur réunis).

## 2° NAVIRES A VAPEUR

ANNÉES	NAVIRES		TONNEAUX	
	NOMBRE	PROP. P. 0/0	NOMBRE	PROP. P. 0/0
<b>1855</b>				
Pavillon français.....	1.508	65 . 4	509.865	59 . 5
Pavillon étranger.....	798	34 . 6	346.275	40 . 5
Totaux.....	2.296	100 . »	856.140	100 . »
<b>1874</b>				
Pavillon français.....	3.811	72 . 1	1.975.085	74 . 4
Pavillon étranger.....	1.278	27 . 9	678.737	25 . 6
Totaux.....	4.589	100 . »	2.653.822	100 . »

La prépondérance du pavillon français dans la navigation à vapeur est surabondamment prouvée par les chiffres qui précèdent et qui se résument ainsi :

1° Le nombre des vapeurs français qui était déjà supérieur au nombre des vapeurs étrangers, dans la proportion de 31 0/0 en 1855, le domine, en 1874, de 45 0/0.

2° Le tonnage des navires à vapeur français a progressé d'une manière plus sensible encore. Il entrait pour 59 0/0 dans le mouvement général de la navigation, en 1855, et il atteint, en 1874, la proportion de 74 0/0. Il domine le tonnage des navires à vapeur étrangers, de 49 0/0.

De 1855 à 1874, l'effectif des bateaux à vapeur attachés au port de Marseille, s'est accru dans une proportion considérable.

1855. . . . . 73 navires jaugeant 20,537 tonneaux.

1874. . . . . 204 id. 107,280 id.

Augmentation. . . . 131 navires jaugeant 86,743 tonneaux.

Soit une augmentation de 176 0/0 sur le nombre des navires à vapeur, et de 437 0/0 sur leur tonnage.

Cette augmentation a été pour tous les ports réunis, de 163 0/0 sur le nombre des navires et de 428 0/0 sur leur tonnage (1).

(1) Tableaux nos 22 et 23.

L'effectif des navires à vapeur appartenant au port de Marseille représente les 39 centièmes de la marine marchande à vapeur de toute la France.

### 3° NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS

ANNÉES	NAVIRES		TONNEAUX	
	NOMBRE	PROP. P. 0/0	NOMBRE	PROP. P. 0/0
<b>1855</b>				
Pavillon français.....	5.474	45 . 4	1.033.334	46 . »
Pavillon étranger.....	6.229	54 . 6	1.215.092	54 . »
Totaux.....	11.403	100 . »	2.248.426	100 . »
<b>1874</b>				
Pavillon français.....	4.663	41 . 7	2.312.400	57 . 2
Pavillon étranger.....	6.521	58 . 3	1.734.700	42 . 8
Totaux.....	11.184	100 . »	4.047.100	100 . »

En réunissant les navires à voiles aux navires à vapeur, la forte diminution constatée dans le tonnage des premiers est compensée par la plus grande augmentation survenue dans le tonnage des seconds.

D'où résulte le fait suivant sur lequel nous appelons l'attention des personnes qui ne considèrent jamais la question qu'au point de vue de la navigation à voiles, désespèrent de l'avenir de notre marine marchande.

En 1855, le tonnage des navires français n'entrait que pour 46 0/0 dans l'ensemble du mouvement de notre port, et le tonnage des navires étrangers, s'élevait au 54 0/0, dominant ainsi de 8 0/0 le pavillon français.

En 1874, les rôles sont renversés, le tonnage des navires français atteint le 57 0/0 du tonnage général, et celui des navires étrangers descend au 42 0/0 : ce qui établit, pour notre pavillon, une supériorité de 15 0/0.

Cet accroissement incontestable dans l'ensemble du mouvement de la navigation, semble établir que l'assimilation des pavillons n'a pas eu sur notre marine marchande l'influence désastreuse qu'on lui attribue.

Cependant, il ne faut pas oublier que notre navigation à voiles tend à disparaître complètement, et comme son existence est d'une très grande utilité aux divers points de vue de la navigation au long cours, de l'instruction des marins, et du développement de l'industrie des constructions navales, nous croyons que l'on ne saurait

trop en favoriser le maintient soit par des primes ou par d'autres encouragements spéciaux, sous la condition de ne point toucher à la liberté maritime qui ne saurait être atteinte sans nuire aux intérêts du commerce.

On a souvent manifesté la crainte de voir diminuer le nombre des marins, par suite de l'emploi des navires à vapeur, qui semblent n'exiger qu'un personnel fort restreint.

On constate à l'appui de cette observation, que le chiffre de la population maritime de la France, n'a pas progressé depuis 14 ans :

1860. . . . . 151,586 marins français.  
1873. . . . . 152,978 id.

Ce fait est regrettable ; mais il ne saurait être attribué à l'introduction de la vapeur, ni au défaut d'expansion de notre marine marchande, car les équipages des navires français ont notablement augmenté depuis vingt ans. Cela résulte, très-clairement en ce qui concerne le port de Marseille, du tableau ci-après :

4° NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS — ÉQUIPAGES

ANNÉES	NAVIRES FRANÇAIS			NAVIRES ÉTRANGERS		
	NOMBRE	TONNAGE	ÉQUIPAGES	NOMBRE	TONNAGE	ÉQUIPAGES
1855	5.174	1.033.334	81.877	6.229	1.215.092	78.102
1874	4.663	2.312.400	137.046	6.521	1.734.700	81.565
Augmentation .....	»	1.279.066	55.169	292	519.608	3.463

L'examen de ce tableau donne lieu aux observations suivantes :

1° Le tonnage des navires français est en général plus fort que celui des navires étrangers, puisque, en 1874, 4,661 navires portant notre pavillon réunissaient un tonnage total de 2,312,400, tandis que 6,521 navires étrangers ne contenaient que 1,734,700 tonneaux ;

2° Nos navires ont un équipage plus nombreux, en moyenne, puisque, en 1855 5,174 navires ne jaugeant que 1,033,334 tonneaux renfermaient 81,877 hommes d'équipage, alors que 6,229 navires étrangers jaugeant 1,215,092 tonneaux, ne portaient que 78,102 hommes d'équipage ;

3° Enfin, en 1874, avec un moins grand nombre de navires qu'en 1855, mais avec un tonnage plus fort, le chiffre total des équipages de nos navires a atteint le chiffre de 137,046, soit 55,169 hommes de plus qu'en 1855.

Cet accroissement considérable semble en contradiction avec la statistique à peu près stationnaire de la population maritime de la France; mais il s'explique par la faculté accordée aux commandants de nos navires de commerce d'enrôler un certain nombre d'étrangers.

Cela ne prouve pas que le nombre des marins français ait augmenté, mais cela établit qu'on ne saurait, dans tous les cas, attribuer leur diminution au dépérissement de la marine marchande française, puisque celle-ci est obligée de demander des marins aux autres nations.

---

# TABEAUX

N<sup>o</sup> 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.

TABLEAU  
COMMERCE EXTÉRIEUR  
ENTRÉE

ANNÉES	NAVIRES CHARGÉS								
	VENANT DE L'ÉTRANGER, DES COLONIES ET DE LA GRANDE PÊCHE			CABOTAGE			TOTAL		
	Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage
1855.....	5.564	1.011.866	74.576	3.492	306.105	26.981	9.056	1.317.971	101.557
1856.....	6.226	1.385.894	89.234	4.021	340.258	20.487	10.247	1.726.152	117.721
1857.....	5.391	1.264.206	85.226	4.237	397.733	29.946	9.628	1.661.939	115.172
1858.....	4.787	1.102.124	81.007	3.812	346.409	26.606	8.599	1.448.532	107.613
1859.....	4.854	1.105.696	89.827	4.038	335.150	23.458	8.892	1.440.846	113.285
1860.....	4.423	1.023.150	72.476	3.712	320.202	22.257	8.134	1.343.352	94.733
1861.....	5.247	1.314.983	84.115	3.994	354.593	26.453	9.241	1.669.576	110.568
1862.....	5.405	1.323.163	87.691	3.865	373.261	27.250	9.270	1.696.424	114.941
1863.....	5.128	1.277.908	86.209	4.038	366.555	28.010	9.166	1.644.463	114.219
1864.....	4.973	1.290.427	87.218	3.233	298.642	21.954	8.225	1.589.069	109.172
1865.....	5.058	1.356.817	84.068	3.152	327.586	23.668	8.210	1.684.403	107.736
1866.....	4.847	1.347.503	86.628	3.023	327.421	21.879	7.870	1.674.924	108.507
1867.....	6.083	1.697.181	106.573	2.722	256.677	17.177	8.805	1.953.858	123.750
1868.....	7.499	2.009.920	126.277	2.915	312.291	19.678	10.414	2.322.211	145.955
1869.....	5.971	1.692.988	108.572	3.107	403.202	28.938	9.078	2.096.190	137.510
1870.....	6.016	1.777.080	109.266	2.444	305.119	21.104	8.460	2.082.199	130.370
1871.....	5.797	1.768.103	101.336	2.490	326.901	21.408	8.287	2.095.004	122.744
1872.....	5.364	1.733.485	101.171	2.741	379.544	25.688	8.105	2.113.029	126.859
1873.....	6.040	1.970.797	105.818	2.809	413.084	27.610	8.849	2.383.881	133.428
1874.....	5.255	1.924.189	101.985	2.738	435.931	30.775	7.998	2.360.120	132.760

TABLEAU  
COMMERCE EXTÉRIEUR  
SORTIE

ANNÉES	NAVIRES CHARGÉS								
	ALLANT A L'ÉTRANGER, AUX COLONIES ET A LA GRANDE PÊCHE			CABOTAGE			TOTAL		
	Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage
1855.....	3.689	724.735	58.849	3.973	335.559	25.100	7.662	1.060.294	83.949
1856.....	3.756	859.203	64.718	3.726	337.698	25.088	7.482	1.196.901	89.806
1857.....	4.211	931.217	71.543	3.721	368.323	26.574	7.932	1.299.540	98.117
1858.....	4.657	1.030.077	80.261	3.139	321.104	22.717	7.796	1.351.181	102.978
1859.....	4.247	1.014.491	80.589	3.022	306.724	20.308	7.269	1.321.215	100.897
1860.....	3.796	907.403	63.296	2.700	280.299	18.681	6.496	1.187.702	81.977
1861.....	3.824	952.893	67.958	3.375	368.847	25.590	7.199	1.321.740	93.543
1862.....	4.103	1.007.455	73.899	3.122	338.555	23.739	7.225	1.346.010	97.138
1863.....	4.190	1.063.191	76.125	3.247	344.649	23.841	7.437	1.407.840	99.466
1864.....	3.950	1.043.769	74.696	2.934	306.873	20.878	6.884	1.350.642	95.570
1865.....	3.840	1.086.868	71.555	2.729	302.062	20.887	6.569	1.388.930	92.442
1866.....	3.997	1.175.654	76.985	2.700	303.810	19.919	6.697	1.478.464	96.904
1867.....	5.458	1.289.454	87.529	2.651	289.908	18.252	7.109	1.579.362	105.781
1868.....	5.520	1.417.939	99.830	2.750	317.475	21.073	8.270	1.735.414	120.905
1869.....	4.918	1.398.439	93.540	2.820	377.901	26.586	7.738	1.776.340	120.126
1870.....	4.169	1.296.338	83.705	2.734	364.129	25.225	6.903	1.660.467	108.930
1871.....	4.044	1.325.264	80.537	2.845	377.310	24.784	6.889	1.702.574	105.321
1872.....	4.311	1.486.006	89.112	2.638	376.944	25.587	6.947	1.862.950	114.699
1873.....	4.262	1.573.002	89.749	2.642	370.364	25.891	6.904	1.943.366	115.640
1874.....	4.265	1.641.308	95.239	2.703	451.928	32.253	6.968	2.096.236	127.492



EAU 1.

UR: CABOTAGE RÉUNIS

1 - ENTRÉE

NAVIRES SUR LEST									TOTAL DES NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST		
VENANT DE L'ÉTRANGER, DES COLONIES ET DE LA GRANDE PÊCHE			CABOTAGE			TOTAL			Nombre de navires	Tonnage	Équipage
Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage			
446	160.971	7.726	1.038	71.070	6.478	1.484	232.041	14.204	10.540	1.550.012	115.761
155	59.848	3.192	1.850	97.434	7.987	1.505	157.282	11.129	11.752	1.883.434	128.850
278	23.740	2.494	1.230	94.879	7.758	1.505	118.119	10.252	11.132	1.780.058	123.424
295	24.246	2.560	1.034	65.899	5.325	1.329	89.645	7.885	9.928	1.538.177	115.498
257	66.839	4.836	1.024	80.729	6.626	1.281	147.568	11.462	10.173	1.588.414	124.747
52	14.848	1.045	1.051	72.787	6.241	1.103	87.635	7.286	9.237	1.429.987	102.019
79	15.000	979	1.104	88.202	6.978	1.183	103.202	7.957	10.424	1.772.778	118.525
121	22.770	1.519	927	68.486	5.484	1.048	86.256	6.963	10.318	1.782.680	121.904
24	9.299	788	1.098	63.846	5.447	1.132	72.645	6.185	10.298	1.717.108	120.404
73	17.691	1.031	1.110	64.543	5.311	1.183	82.234	6.342	9.408	1.671.303	115.514
86	9.363	504	1.046	76.609	5.982	1.082	85.972	6.486	9.292	1.770.375	114.222
59	18.398	1.088	1.083	77.500	5.928	1.142	95.898	6.966	9.012	1.770.822	115.473
110	16.564	1.182	458	35.822	2.360	568	52.386	3.542	9.873	2.006.244	127.292
797	59.347	6.861	480	34.752	2.757	1.277	94.099	9.118	11.691	2.416.310	155.073
183	23.738	1.956	1.020	98.575	7.733	1.203	122.313	9.689	10.281	2.218.503	147.199
73	17.541	1.042	500	88.842	4.425	116	101.383	5.467	9.032	2.183.582	135.837
49	11.688	626	435	96.850	4.066	484	108.538	4.692	8.771	2.203.542	127.436
59	16.576	753	421	115.408	5.539	480	131.984	6.292	8.585	2.245.013	123.451
24	19.670	784	325	57.121	3.135	359	77.791	3.919	9.208	2.460.672	137.347
77	23.091	981	299	19.995	1.768	376	43.086	2.749	8.869	2.403.206	125.509

r 2.

ET CABOTAGE RÉUNIS

- SORTIE

NAVIRES SUR LEST									TOTAL DES NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST		
ALLANT A L'ÉTRANGER, AUX COLONIES ET A LA GRANDE PÊCHE			CABOTAGE			TOTAL			Nombre de navires	Tonnage	Équipage
Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage	Nombre de navires	Tonnage	Équipage			
1.704	850.854	18.828	886	90.771	5.072	2.590	441.625	23.900	10.252	1.501.919	107.849
2.611	504.288	24.625	549	46.859	3.034	2.160	561.147	27.639	10.642	1.748.048	117.465
1.216	281.153	13.991	611	54.382	3.467	1.827	335.535	17.458	9.759	1.635.075	115.575
750	154.002	8.202	564	46.321	2.886	1.314	200.823	11.038	9.110	1.551.504	114.016
723	152.841	8.960	870	71.159	4.663	1.593	224.000	13.623	8.862	1.545.215	114.520
402	82.277	4.993	775	59.686	4.002	1.177	141.963	8.995	7.673	1.329.665	90.972
1.444	283.675	13.550	790	5.692	3.038	1.934	335.367	16.588	9.133	1.657.107	110.131
1.287	305.578	14.442	777	58.988	3.870	2.064	364.566	18.312	9.289	1.710.576	115.450
951	234.528	10.397	1.072	64.973	4.489	2.023	299.501	15.386	9.460	1.707.341	114.852
876	213.616	10.911	794	59.305	4.066	1.670	272.921	14.977	8.554	1.623.563	110.551
1.020	226.777	11.855	745	63.693	4.066	1.865	290.470	15.921	8.434	1.679.400	108.363
877	191.810	9.467	898	69.850	4.208	1.775	261.160	13.675	8.472	1.739.624	110.579
1.514	370.449	17.073	639	56.793	3.434	2.143	427.243	20.507	9.252	2.006.607	126.288
2.785	619.842	29.434	632	64.009	3.460	3.417	683.851	32.899	11.687	2.419.265	153.799
1.191	280.969	13.028	732	104.239	5.664	1.943	385.308	18.692	9.681	1.461.648	128.858
1.761	440.767	19.388	456	87.871	4.048	2.217	528.638	23.436	9.120	2.189.105	122.366
1.624	441.179	18.034	373	81.182	2.485	1.997	552.861	20.519	8.886	2.224.935	125.840
1.262	291.469	13.355	890	124.584	7.746	2.152	426.053	21.101	9.099	2.289.903	125.800
1.819	423.848	20.868	918	150.675	8.358	2.787	574.523	29.226	9.641	2.517.889	144.866
1.587	458.512	19.206	242	23.527	1.545	1.829	482.039	20.751	8.707	2.578.275	148.243

TABLEAU N° 3  
COMMERCE EXTÉRIEUR

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE

PAYS DE PROVENANCE	1855		1856		1857		1858	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique .....	»	»	13	4.484	15	4.905	14	4.852
Russie. Mer Noire .....	190	67.813	833	266.481	407	118.783	476	156.507
Suède .....	74	19.277	49	13.108	70	17.813	26	7.617
Norvège .....	5	634	2	312	4	1.018	2	393
Danemark .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre .....	460	136.482	434	95.286	367	97.782	383	98.563
Allemagne .....	4	96	»	»	3	882	»	»
Pays-Bas .....	11	1.464	11	3.532	25	9.295	17	5.940
Portugal .....	84	5.405	28	5.420	38	8.584	19	3.423
Espagne .....	813	82.919	652	66.204	898	99.909	848	83.949
Autriche .....	176	40.691	144	36.703	223	62.081	145	33.117
Italie .....	1.488	208.510	1.766	277.938	1.470	261.023	1.362	247.214
Possess. angl. de la Méditerranée ..	»	»	»	»	»	»	»	»
Grèce .....	139	27.095	32	6.279	30	6.094	22	5.320
Turquie .....	720	210.363	831	270.046	752	195.457	552	145.185
Egypte .....	199	53.899	259	69.472	170	51.668	97	33.818
Etats barbaresques .....	272	37.223	147	27.305	141	34.798	130	21.913
Côtes occidentales d'Afrique .....	104	23.221	123	28.933	128	28.891	115	25.958
Afrique anglaise. Côte occidentale ..	3	1.130	5	2.161	2	905	5	1.957
Afrique anglaise. Côte orientale ..	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique .....	12	4.436	13	6.759	9	3.683	9	2.799
Indes anglaises .....	40	14.406	65	29.379	89	40.182	64	27.590
Indes hollandaises .....	1	268	2	1.155	2	1.214	4	3.006
Japon .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Cochinchine .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique .....	79	30.828	83	31.972	78	27.598	32	11.075
Mexique .....	9	2.085	6	1.857	6	1.178	28	8.516
Vénézuëla .....	7	1.333	8	1.590	6	1.310	11	2.323
Bresil .....	100	19.977	52	11.440	57	20.408	45	14.108
Uruguay .....	7	1.454	7	1.203	10	1.929	6	1.479
Rio de la Plata .....	18	3.871	16	3.777	12	2.750	13	2.773
Pérou .....	1	405	»	»	2	699	1	512
Haiti .....	14	2.650	9	1.635	11	2.104	10	3.126
Amérique espagnole .....	74	16.237	56	12.535	15	3.308	30	7.703
Amérique anglaise. Antilles .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Amérique hollandaise .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion .....	18	6.111	29	9.365	21	6.400	24	8.712
Guyane française .....	7	1.326	9	1.737	8	1.426	5	813
Martinique .....	39	10.291	50	11.955	38	13.122	56	14.582
Guadeloupe .....	28	6.764	24	5.531	20	5.061	34	8.642
Algérie .....	742	113.734	514	118.915	397	121.001	372	102.753
Sénégal. Saint-Louis .....	16	2.617	15	2.407	10	1.621	21	3.845
Sénégal. Gorée .....	28	6.045	27	5.488	21	3.983	18	3.980
Sainte-Marie de Madagascar .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes françaises .....	2	602	2	751	24	13.787	20	7.859
Pêche de la morue .....	39	6.828	38	6.355	55	9.115	46	8.176
Divers .....	40	4.248	27	6.271	22	6.669	20	6.260
Entrée .....	6.610	1.172.837	6.381	1.443.712	5.666	1.287.916	5.082	1.126.369
Sortie .....	5.393	1.073.589	6.367	1.363.491	5.427	1.212.370	5.407	1.184.079
	10.403	2.246.426	12.748	2.809.203	11.093	2.500.286	10.489	2.310.448

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

PAYS DE PROVENANCE	1859		1860		1861		1862	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	3	1.554	18	7.424	14	6.420	38	14.162
Russie. Mer Noire.....	226	70.356	250	60.791	759	237.679	345	105.527
Suède.....	24	5.412	65	18.116	25	6.473	»	»
Norvège.....	»	»	»	»	»	»	3	600
Danemark.....	2	136	1	500	3	885	»	»
Angleterre.....	455	131.256	316	81.857	257	74.531	381	97.750
Allemagne.....	»	»	6	1.039	2	234	»	»
Pays-Bas.....	7	2.660	14	5.487	14	5.423	17	5.620
Portugal.....	13	2.785	16	2.353	18	2.940	12	1.573
Espagne.....	703	104.880	580	102.520	581	108.712	640	123.891
Autriche.....	95	25.372	193	41.036	239	56.230	238	58.562
Italie.....	2.000	371.101	1.242	226.009	1.411	252.091	1.615	282.202
Possess. angl. de la Méditerranée..	»	»	»	»	»	»	»	»
Grèce.....	11	3.051	27	5.445	17	3.185	12	2.181
Turquie.....	417	111.551	493	134.523	729	198.883	801	217.629
Egypte.....	115	29.614	102	31.455	189	61.813	154	56.865
Etats barbaresques.....	114	32.544	152	32.942	109	30.187	98	28.868
Côtes occidentales d'Afrique.....	97	21.803	121	29.310	92	23.964	110	31.160
Afrique anglaise. Côte occidentale..	11	4.532	16	5.816	13	5.101	17	7.817
Afrique anglaise. Côte orientale...	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	2	781	10	2.673	5	1.767	12	4.180
Indes anglaises.....	48	25.580	87	13.398	42	19.619	53	26.452
Indes hollandaises.....	2	955	2	1.085	1	545	2	1.225
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Cochinchine.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	55	18.731	100	33.193	87	29.848	48	18.017
Mexique.....	14	3.239	6	1.773	9	2.941	15	3.448
Vénézuëla.....	»	»	17	3.600	14	2.650	15	2.626
Brésil.....	65	16.638	72	18.232	67	16.726	112	27.228
Uruguay.....	7	1.413	13	2.940	8	1.738	14	3.205
Rio de la Plata.....	11	2.388	21	5.892	14	3.486	14	3.631
Pérou.....	»	»	»	»	1	296	»	»
Haiti.....	3	621	9	1.729	10	1.850	14	2.750
Amérique espagnole.....	20	5.129	34	12.363	72	22.901	124	39.581
Amérique anglaise. Antilles.....	5	2.744	2	329	1	464	2	436
Amérique hollandaise.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion.....	27	10.039	23	8.655	21	8.727	15	6.311
Guyane française.....	7	1.401	9	2.049	7	1.500	8	1.650
Martinique.....	46	12.148	33	9.785	35	9.928	46	13.369
Guadeloupe.....	23	6.788	26	7.164	17	4.905	23	7.002
Algérie.....	364	113.865	251	98.152	354	103.490	365	109.357
Sénégal. Saint-Louis.....	13	2.438	10	2.036	6	1.291	16	3.183
Sénégal. Gorée.....	22	5.299	15	2.740	10	2.115	20	4.978
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes françaises.....	13	6.237	16	5.586	13	6.025	1	336
Pêche de la morue.....	40	7.098	37	6.489	41	7.192	45	7.802
Divers.....	31	10.008	19	4.510	19	5.208	81	22.759
Entrée.....	5.111	1.172.535	4.474	1.036.998	5.326	1.329.983	5.526	1.345.933
Sortie.....	4.970	1.167.332	4.198	989.680	4.968	1.236.568	5.390	1.313.033
	10.081	2.339.867	8.672	2.026.678	10.294	2.566.551	10.916	2.658.966

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

PAYS DE PROVENANCE	1863		1864		1865		1866	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	17	6.648	38	13.232	84	14.288	23	8.476
Russie. Mer Noire.....	333	107.849	393	121.895	400	127.504	398	130.126
Suède.....	25	7.238	32	8.399	35	10.851	17	5.661
Norwège.....	»	»	4	1.026	»	»	1	566
Danemark.....	1	212	3	725	»	»	»	»
Angleterre.....	261	81.528	183	37.501	118	28.245	84	21.408
Allemagne.....	9	1.662	20	4.583	16	4.252	12	2.570
Pays-Bas.....	20	8.045	16	7.481	13	5.981	11	5.074
Portugal.....	13	2.621	14	2.011	13	1.923	17	3.465
Espagne.....	597	113.587	610	116.505	553	101.658	583	91.770
Autriche.....	166	41.869	132	38.400	120	30.798	160	45.534
Italie.....	1.692	280.423	1.571	268.148	1.659	272.858	1.638	276.683
Possess. angl. de la Méditerranée..	»	»	116	69.731	84	72.502	58	67.348
Grèce.....	7	1.277	13	2.492	17	4.072	13	3.219
Turquie.....	636	195.416	467	170.913	510	195.229	595	219.273
Egypte.....	183	77.104	215	99.276	172	90.931	135	79.330
Etats barbaresques.....	124	29.999	126	31.453	123	34.706	121	36.987
Côtes occidentales d'Afrique.....	115	29.185	138	34.761	108	27.685	62	15.617
Afrique anglaise. Côte occidentale..	22	9.041	1	148	33	9.467	52	17.213
Afrique anglaise. Côte orientale...	»	»	11	4.134	22	9.709	1	430
Autres pays d'Afrique.....	13	5.710	11	4.344	9	4.063	11	4.844
Indes anglaises.....	50	27.659	47	23.055	33	17.923	41	21.720
Indes hollandaises.....	3	1.467	4	2.467	2	1.153	1	567
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Cochinchine.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	88	34.226	73	25.434	50	19.947	71	28.990
Mexique.....	7	1.827	8	1.814	15	3.498	9	1.772
Vénézuëla.....	14	2.463	15	2.715	26	4.788	12	2.404
Bésil.....	59	13.552	58	15.915	73	19.930	32	9.046
Uruguay.....	18	4.325	17	4.348	18	4.718	14	3.561
Rio de la Plata.....	19	4.765	13	4.196	20	5.800	20	6.560
Pérou.....	2	758	2	1.213	»	»	4	1.872
Haiti.....	17	2.915	10	2.000	14	2.853	10	2.079
Amérique espagnole.....	101	33.201	109	31.680	170	48.930	62	14.280
Amérique anglaise. Antilles.....	»	»	1	348	3	4.258	5	2.288
Amérique hollandaise.....	»	»	1	276	1	276	1	276
Ile de la Réunion.....	28	11.721	6	2.710	7	2.981	8	2.823
Guyane française.....	5	1.180	6	1.262	6	1.343	5	1.096
Martinique.....	56	15.618	25	6.865	37	10.640	44	11.679
Guadeloupe.....	23	6.369	»	3.528	14	4.074	23	6.195
Algérie.....	374	113.157	450	132.313	482	152.480	482	199.163
Sénégal. Saint-Louis.....	7	1.350	»	»	4	862	2	463
Sénégal. Gorée.....	9	2.591	10	2.706	29	7.398	27	6.584
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	1	495	1	418
Indes françaises.....	1	466	4	1.806	»	»	2	922
Pêche de la morue.....	36	5.721	44	6.365	36	5.611	33	4.958
Divers.....	12	2.465	17	2.950	14	3.052	6	1.441
Entrée.....	5.162	1.287.207	5.045	1.808.118	5.094	1.366.180	4.906	1.365.901
Sortie.....	5.144	1.297.719	4.826	1.257.385	4.860	1.313.645	4.874	1.367.464
	10.303	2.584.926	9.371	2.565.503	9.954	2.679.825	9.780	2.733.365

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

PAYS DE PROVENANCE	1867		1868		1869		1870	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	32	11.578	30	10.562	29	10.267	23	7.535
Russie. Mer Noire.....	643	216.592	662	213.915	440	128.483	854	267.108
Suède.....	40	12.713	19	6.448	22	6.382	35	11.199
Norvège.....	4	1.796	1	599	1	292	»	»
Danemark.....	»	»	1	488	2	338	»	»
Angleterre.....	162	43.796	245	53.121	183	53.244	234	68.971
Allemagne.....	5	1.632	7	1.010	4	606	8	1.334
Pays-Bas.....	8	4.113	10	5.712	13	6.280	8	4.166
Portugal.....	15	2.191	8	1.188	11	3.533	6	1.550
Espagne.....	674	78.787	1.740	164.864	1.000	147.679	730	112.437
Autriche.....	162	47.901	182	51.055	152	40.840	99	21.750
Italie.....	2.120	349.497	2.266	378.847	1.818	340.032	1.792	344.358
Possess. angl. de la Méditerranée..	34	40.202	20	10.691	11	4.294	15	3.898
Grèce.....	18	4.056	38	7.415	12	2.765	21	3.704
Turquie.....	838	298.111	1.426	452.048	846	274.788	565	208.822
Egypte.....	152	100.514	184	130.514	182	160.240	145	130.304
Etats barbaresques.....	106	34.403	90	37.986	136	40.135	115	38.750
Côtes occidentales d'Afrique.....	79	19.944	109	28.259	94	24.798	108	30.153
Afrique anglaise. Côte occidentale..	58	20.672	58	20.929	54	18.088	66	22.176
Afrique anglaise. Côte orientale...	3	1.430	2	660	12	6.181	11	4.608
Autres pays d'Afrique.....	8	3.703	18	6.655	18	6.417	20	7.875
Indes anglaises.....	46	28.922	51	25.409	55	26.133	82	54.526
Indes hollandaises.....	1	549	»	»	1	733	»	»
Japon.....	1	1.178	8	10.379	»	»	3	3.188
Chine.....	»	»	»	»	1	155	15	23.288
Cochinchine.....	»	»	1	474	»	»	2	636
Etats-Unis. Océan atlantique.....	76	29.319	97	36.328	52	19.469	49	18.577
Mexique.....	9	1.716	11	2.618	17	4.022	23	5.342
Vénézuëla.....	12	2.120	7	1.228	11	2.057	20	8.252
Brésil.....	78	18.872	60	20.473	72	17.914	75	19.934
Uruguay.....	12	3.492	15	4.162	14	8.879	19	6.833
Rio de la Plata.....	21	7.771	34	16.832	39	23.822	37	21.385
Pérou.....	2	1.072	3	1.166	6	2.415	5	1.884
Haiti.....	7	1.371	3	518	3	919	7	1.262
Amérique espagnole.....	51	14.206	94	25.563	120	30.390	90	25.140
Amérique anglaise. Antilles.....	2	1.063	3	877	4	1.021	5	2.720
Amérique hollandaise.....	»	»	4	180	»	»	1	275
Ile de la Réunion.....	7	2.795	4	1.508	10	4.278	9	4.390
Guyane française.....	1	97	5	1.187	5	1.151	3	689
Martinique.....	38	10.568	41	12.104	42	11.644	45	13.103
Guadeloupe.....	18	4.751	20	5.140	17	4.097	34	8.475
Algérie.....	573	274.812	640	302.866	572	271.085	626	271.434
Sénégal. Saint-Louis.....	5	992	13	2.737	10	2.338	27	7.175
Sénégal. Gorée.....	31	7.611	32	8.473	21	5.990	14	2.804
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	»	»	2	962
Indes françaises.....	»	»	1	267	4	1.887	1	393
Pêche de la morue.....	38	5.517	30	4.778	30	4.625	82	4.977
Divers.....	3	1.287	6	989	9	1.225	8	1.627
Entrée.....	6.193	1.713.745	8.296	2.069.267	6.154	1.716.726	6.089	1.794.621
Sortie.....	5.972	1.659.903	8.305	2.087.781	6.109	1.679.408	5.930	1.737.105
	12.165	3.373.648	16.601	4.107.048	12.263	3.396.134	12.019	3.531.726

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — ENTRÉE. (Suite)

PAYS DE PROVENANCE	1871		1872		1873		1874	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	23	8.043	25	9.869	25	9.174	40	13.893
Russie. Mer Noire.....	904	314.989	305	145.401	513	195.880	398	191.626
Suède.....	24	7.746	38	11.872	33	11.374	20	6.897
Norwège.....	1	400	3	725	2	1.077	2	896
Danemark.....	»	»	2	882	6	1.714	5	2.238
Angleterre.....	161	59.577	154	69.714	193	98.955	191	95.645
Allemagne.....	10	3.080	1	122	3	1.608	1	135
Pays-Bas.....	15	9.609	13	8.194	2	1.032	8	5.804
Portugal.....	14	3.269	84	12.716	16	4.443	16	4.319
Espagne.....	695	95.126	761	136.971	1.111	183.707	784	183.600
Autriche.....	106	29.451	83	25.432	82	24.546	88	25.099
Italie.....	1.689	316.569	1.638	299.038	1.610	300.288	1.449	260.091
Possess. angl. de la Méditerranée..	5	1.049	6	8.007	3	1.823	1	162
Grèce.....	14	1.575	20	2.628	25	5.754	15	8.071
Turquie.....	619	223.792	465	198.686	682	306.041	478	239.268
Egypte.....	98	66.538	103	76.660	130	90.866	119	86.290
Etats barbaresques.....	115	36.847	67	15.186	66	10.957	58	9.490
Côtes orientales d'Afrique.....	97	29.039	100	31.559	53	16.830	118	35.030
Afrique anglaise. Côte occidentale..	59	23.973	66	25.278	74	27.484	87	32.572
Afrique anglaise. Côte orientale..	4	2.029	»	»	9	4.766	»	»
Autres pays d'Afrique.....	19	7.841	25	8.734	12	3.798	14	4.272
Indes anglaises.....	58	31.323	37	22.681	50	27.897	89	57.600
Indes hollandaises.....	1	733	»	»	2	1.226	7	5.208
Japon.....	8	13.354	4	7.603	1	1.767	24	50.576
Chine.....	8	13.341	22	37.667	25	47.203	3	4.512
Cochinchine.....	5	2.023	4	1.656	3	1.320	10	4.050
Etats-Unis. Océan Atlantique.....	67	29.939	63	27.180	79	30.875	57	25.725
Mexique.....	14	3.660	14	3.403	7	2.089	22	5.519
Vénézuëla.....	17	3.103	30	5.411	24	4.507	20	8.757
Brésil.....	49	19.444	51	14.319	59	14.314	33	9.161
Uruguay.....	15	5.672	12	5.187	15	5.259	10	4.587
Rio de la Plata.....	22	18.216	31	25.970	43	42.278	32	44.130
Pérou.....	4	2.474	»	»	6	3.236	3	1.561
Haïti.....	5	958	10	2.501	9	2.007	8	1.601
Amérique espagnole.....	40	8.938	42	11.681	43	10.090	48	11.198
Amérique anglaise. Antilles.....	3	1.127	2	743	1	801	4	1.718
Amérique hollandaise.....	1	197	»	»	1	186	2	343
Ile de la Réunion.....	5	2.298	5	2.514	9	3.754	15	6.675
Guyane française.....	3	688	3	721	3	663	5	1.174
Martinique.....	22	6.784	29	8.747	25	7.144	26	7.813
Guadeloupe.....	25	7.563	23	7.143	25	7.749	23	5.678
Algérie.....	724	348.655	929	455.137	856	438.667	869	462.972
Sénégal. Saint-Louis.....	10	1.618	10	1.777	11	1.986	26	6.179
Sénégal. Gorée.....	26	7.801	24	8.186	67	20.773	34	12.070
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	3	1.343	3	1.192	»	»
Indes françaises.....	»	»	3	1.429	11	5.604	3	1.137
Pêche de la morue.....	84	5.258	47	6.937	44	6.813	45	6.942
Divers.....	7	4.082	16	7.453	»	»	13	4.646
Entrée.....	5.846	1.779.791	5.423	1.750.061	6.074	1.990.467	5.332	1.947.280
Sortie.....	5.668	1.766.443	5.573	1.778.375	6.081	1.996.850	5.852	2.099.820
	11.514	3.546.234	10.996	3.528.436	12.155	3.987.317	11.184	4.047.100

TABLEAU N° 4  
COMMERCE EXTÉRIEUR

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE

PAYS DE DESTINATION	1855		1856		1857		1858	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	»	»	8	1.788	11	2.586	13	2.363
Russie. Mer Noire.....	258	62.429	107	42.777	57	17.523	83	28.323
Suède.....	5	666	20	4.630	3	464	8	2.253
Norvège.....	1	100	6	1.917	4	874	9	2.500
Danemark.....	29	6.593	12	3.320	8	1.713	18	3.656
Angleterre.....	355	80.393	484	145.821	507	148.506	317	98.994
Allemagne.....	»	»	4	1.152	10	2.345	1	96
Pays-Bas.....	10	1.458	11	2.999	7	1.947	12	3.987
Portugal.....	15	3.575	23	6.863	16	1.459	7	1.973
Espagne.....	826	92.168	833	104.133	1.057	124.569	1.200	182.189
Autriche.....	76	11.919	121	27.312	125	27.900	117	27.010
Italie.....	1.451	216.080	2.354	306.635	1.533	287.667	1.608	310.327
Possess. angl. de la Méditerranée..	»	»	»	»	»	»	»	»
Grèce.....	102	26.281	224	45.939	286	59.689	275	57.834
Turquie.....	836	265.672	801	287.872	684	198.272	637	151.164
Egypte.....	78	23.826	153	46.322	105	32.209	65	18.389
Etats barbaresques.....	217	31.768	157	30.869	124	33.176	127	34.303
Côtes occidentales d'Afrique.....	95	21.011	87	20.611	92	21.652	80	17.721
Afrique anglaise. Côte occidentale.	4	1.144	8	3.262	11	3.753	7	3.589
Afrique anglaise. Côte orientale...	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	9	3.585	10	4.478	16	4.823	8	2.592
Indes anglaises.....	45	20.080	49	25.272	46	21.390	22	10.858
Indes hollandaises.....	4	1.734	6	3.303	3	1.785	1	545
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	1	297	1	749	»	»	3	2.013
Cochinchine.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan Atlantique.....	61	25.272	68	44.479	47	18.009	45	18.026
Mexique.....	6	1.987	3	913	4	863	1	275
Vénézuela.....	10	1.919	8	1.463	7	1.492	7	1.797
Brésil.....	39	9.003	28	9.203	40	17.287	41	10.322
Uruguay.....	5	1.232	4	1.059	9	2.145	9	3.806
Rio de la Plata.....	8	1.727	8	1.991	1	183	10	2.978
Pérou.....	»	»	1	850	1	497	»	»
Haiti.....	10	1.857	12	2.363	14	3.023	9	1.750
Amérique espagnole.....	30	7.812	27	7.406	10	4.356	11	4.533
Amérique anglaise. Antilles.....	2	446	4	1.853	3	1.173	5	1.907
Amérique hollandaise.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion.....	25	7.612	23	8.129	31	10.936	31	12.741
Guyane française.....	12	2.269	13	2.592	9	1.786	14	2.690
Martinique.....	27	6.095	40	9.884	26	9.757	43	11.806
Guadeloupe.....	25	6.383	24	5.457	17	4.199	30	8.078
Algérie.....	610	108.944	514	122.936	429	119.114	435	120.146
Sénégal. Saint-Louis.....	16	2.850	13	2.133	7	1.270	19	3.336
Sénégal. Gorée.....	14	8.876	29	5.769	20	5.122	41	9.324
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes françaises.....	4	1.188	8	2.957	14	5.781	3	1.376
Pêche de la morue.....	»	»	3	619	2	822	1	183
Divers.....	45	9.339	58	12.903	29	10.297	34	9.320
	5.393	1.075.589	6.367	1.363.491	5.427	1.212.370	5.407	1.184.079

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

PAYS DE DESTINATION	1859		1860		1861		1862	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique .....	15	3.481	4	1.255	8	2.799	9	2.564
Russie. Mer Noire .....	29	9.162	77	22.355	88	29.362	54	17.859
Suède .....	4	921	7	1.524	4	979	2	278
Norwège .....	3	978	1	340	1	185	8	2.677
Danemark .....	5	1.374	»	»	1	163	2	681
Angleterre .....	306	94.842	408	124.383	365	103.920	367	100.448
Allemagne .....	»	»	4	789	1	213	5	905
Pays-Bas .....	6	2.403	9	3.394	7	2.768	11	3.779
Portugal .....	22	5.404	10	4.924	16	2.615	30	4.628
Espagne .....	692	141.992	550	105.376	593	120.598	529	114.052
Autriche .....	86	20.878	96	17.909	125	29.968	122	25.931
Italie .....	2.323	493.686	1.404	292.032	1.424	237.902	1.717	309.175
Possess. angl. de la Méditerranée ..	»	»	»	»	»	»	»	»
Grèce .....	92	19.386	144	29.996	236	46.980	256	53.439
Turquie .....	325	70.690	403	94.244	959	295.045	991	272.565
Egypte .....	70	15.973	60	15.757	130	49.752	140	55.398
Etats barbaresques .....	128	34.537	144	35.070	91	26.656	89	28.353
Côtes occidentales d'Afrique .....	79	19.968	95	24.409	90	23.956	120	30.932
Afrique anglaise. Côte occidentale ..	6	2.444	8	2.984	10	3.470	9	4.117
Afrique anglaise. Côte orientale .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique .....	3	1.386	4	1.832	6	2.849	9	3.262
Indes anglaises .....	18	12.880	11	5.072	21	11.952	17	12.259
Indes hollandaises .....	»	»	1	248	»	»	1	858
Japon .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine .....	18	8.652	31	17.411	7	3.636	13	9.604
Cochinchine .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan Atlantique .....	59	22.141	59	23.490	40	15.090	55	22.134
Mexique .....	»	»	1	235	4	1.844	27	9.133
Vénézuela .....	1	312	13	2.747	11	2.113	15	2.652
Brésil .....	57	12.703	53	13.429	53	14.761	63	16.074
Uruguay .....	10	3.285	8	1.971	10	4.335	10	2.266
Rio de la Plata .....	5	1.771	15	4.135	19	5.152	11	3.115
Pérou .....	»	»	»	»	»	»	1	363
Haiti .....	6	970	16	3.178	15	2.804	19	3.267
Amérique espagnole .....	11	4.714	9	3.169	21	7.565	8	2.537
Amérique anglaise. Antilles .....	2	764	1	722	4	1.995	2	689
Amérique hollandaise .....	»	»	»	»	1	218	1	218
Ile de la Réunion .....	17	6.805	11	4.020	21	8.840	19	8.345
Guyane française .....	13	2.909	10	2.045	19	4.705	21	5.590
Martinique .....	28	8.178	24	7.380	38	10.684	38	10.789
Guadeloupe .....	21	5.999	19	5.173	22	5.905	20	5.827
Algérie .....	453	121.968	419	99.402	450	120.581	513	149.413
Sénégal. Saint-Louis .....	9	2.026	12	2.562	11	2.371	10	2.076
Sénégal. Gorée .....	22	5.147	21	4.574	18	4.722	14	3.914
Sainte-Marie de Madagascar .....	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes françaises .....	»	»	2	886	»	»	1	432
Pêche de la morue .....	1	154	2	464	2	429	8	377
Divers .....	25	6.449	32	8.794	26	7.241	38	9.560
	4.970	1.167.332	4.198	989.680	4.968	1.236.568	5.390	1.313.033



## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

PAYS DE DESTINATION	1863		1864		1865		1866	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	16	5.307	17	3.587	10	2.962	4	2.083
Russie. Mer Noire.....	77	24.254	68	19.805	63	22.307	46	16.121
Suède.....	10	2.985	3	395	2	540	2	628
Norvège.....	10	2.729	9	2.989	10	3.794	1	374
Danemark.....	5	2.052	1	218	3	885	»	»
Angleterre.....	304	96.123	187	47.534	140	31.874	151	43.606
Allemagne.....	1	310	1	400	2	592	»	»
Pays-Bas.....	3	815	3	1.182	6	2.934	6	2.380
Portugal.....	26	4.812	9	1.723	6	1.099	6	892
Espagne.....	604	110.884	648	30.876	588	118.287	522	84.527
Autriche.....	90	19.302	41	9.067	88	24.254	83	21.273
Italie.....	1.835	332.173	1.657	296.420	1.693	299.332	1.674	295.292
Possess. angl. de la Méditerranée..	»	»	147	69.941	101	73.352	95	71.300
Grèce.....	121	26.471	74	18.928	115	29.247	163	39.617
Turquie.....	643	226.275	517	191.204	556	220.959	602	238.637
Egypte.....	182	70.647	305	125.577	318	132.040	240	147.491
Etats barbaresques.....	129	32.836	132	33.374	134	85.823	130	46.290
Côtes occidentales d'Afrique.....	113	30.655	81	20.597	64	17.897	56	19.640
Afrique anglaise. Côte occidentale..	9	3.505	9	4.078	39	12.003	19	5.118
Afrique anglaise. Côte orientale...	»	»	»	»	7	2.954	6	2.780
Autres pays d'Afrique.....	11	3.930	11	4.083	12	4.905	11	4.405
Indes anglaises.....	35	21.014	6	4.569	13	8.252	4	3.120
Indes hollandaises.....	1	462	4	1.855	»	»	1	579
Japon.....	»	»	»	»	1	365	3	1.960
Chine.....	17	8.102	4	1.755	3	1.525	1	711
Cochinchine.....	»	»	15	7.019	9	4.831	2	1.614
Etats-Unis. Océan Atlantique.....	86	34.740	48	19.822	58	23.187	43	21.849
Mexique.....	26	7.690	20	5.463	9	2.122	13	8.426
Vénézuëla.....	20	3.666	18	3.464	21	3.988	8	1.449
Bésil.....	57	15.093	49	14.446	43	13.672	48	13.436
Uruguay.....	10	2.861	11	3.460	11	3.342	23	8.982
Rio de la Plata.....	15	4.281	15	4.281	19	5.560	19	6.158
Pérou.....	1	314	1	824	»	»	»	»
Haiti.....	19	3.581	20	3.813	12	2.220	15	3.047
Amérique espagnole.....	21	7.996	15	5.293	11	4.087	15	5.765
Amérique anglaise. Antilles.....	3	1.215	7	2.127	12	4.941	5	1.831
Amérique hollandaise.....	2	468	1	276	1	276	2	369
Ile de la Réunion.....	26	10.422	9	4.001	12	4.892	9	3.473
Guayane française.....	18	4.635	11	2.416	12	2.874	23	6.045
Martinique.....	33	9.850	25	7.901	32	8.826	36	9.555
Guadeloupe.....	21	6.026	12	3.495	16	5.028	15	3.922
Algérie.....	488	145.498	538	154.343	524	153.991	597	208.115
Sénégal. Saint-Louis.....	3	667	11	2.490	8	1.658	9	1.719
Sénégal. Gorée.....	12	2.389	32	7.925	47	11.845	45	11.186
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes françaises.....	4	3.086	6	3.615	2	1.245	1	496
Pêche de la morue.....	4	936	2	276	3	392	8	328
Divers.....	30	6.662	26	5.278	24	6.991	17	5.475
	5.141	1.297.719	4.836	1.257.385	4.860	1.313.645	4.874	1.367.464

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

PAYS DE DESTINATION	1867		1868		1869		1870	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	8	2.738	11	4.381	15	3.051	9	2.182
Russie. Mer Noire.....	59	21.224	77	28.612	86	11.515	60	21.905
Suède.....	2	810	9	2.157	8	861	1	231
Norwège.....	5	1.357	4	989	8	2.023	8	543
Danemark.....	2	664	2	472	4	1.076	1	151
Angleterre.....	161	45.234	177	38.859	158	43.647	199	76.105
Allemagne.....	»	»	2	598	4	729	12	2.504
Pays-Bas.....	10	5.033	17	8.438	12	5.817	10	4.982
Portugal.....	5	723	5	925	6	1.126	17	4.121
Espagne.....	631	76.519	1.932	185.317	1.031	125.202	694	102.304
Autriche.....	128	35.597	196	50.882	103	26.503	73	17.878
Italie.....	2.117	381.117	2.495	450.236	1.954	375.333	1.971	363.201
Possess. angl. de la Méditerranée..	78	64.053	91	25.138	58	11.442	87	18.054
Grèce.....	190	47.857	219	50.784	125	26.415	196	40.357
Turquie.....	989	366.538	1.567	513.909	875	307.980	1.110	393.382
Egypte.....	263	122.352	225	143.152	260	184.561	168	146.766
Etats barbaresques.....	109	42.252	81	35.318	123	39.235	98	34.856
Côtes occidentales d'Afrique.....	91	28.494	98	32.823	29	7.218	25	7.299
Afrique anglaise. Côte occidentale..	6	3.112	»	»	64	21.665	80	25.701
Afrique anglaise. Côte orientale...	»	»	4	2.017	»	»	9	3.446
Autres pays d'Afrique.....	10	4.325	15	5.433	14	4.781	14	5.625
Indes anglaises.....	7	3.701	15	7.036	10	5.977	13	11.517
Indes hollandaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	1	634	3	926	2	939	2	801
Chine.....	2	1.306	1	189	2	863	6	7.470
Cochinchine.....	8	4.993	5	2.719	5	3.087	5	1.818
Etats-Unis. Océan Atlantique.....	44	19.703	60	23.921	56	24.392	59	26.648
Mexique.....	3	701	2	353	4	844	5	991
Vénézuëla.....	7	1.188	7	1.396	8	1.457	6	1.074
Brésil.....	35	11.820	38	16.186	56	16.760	23	7.149
Uruguay.....	84	13.495	81	11.684	48	19.627	22	10.372
Rio de la Plata.....	84	14.902	82	16.283	62	27.987	61	36.754
Pérou.....	»	»	1	55	»	»	»	»
Haiti.....	7	1.338	7	1.275	2	333	10	1.864
Amérique espagnole.....	20	6.899	21	6.474	13	3.659	9	2.080
Amérique anglaise. Antilles.....	6	2.778	10	4.248	6	2.227	12	4.875
Amérique hollandaise.....	»	»	1	180	1	135	3	713
Ile de la Réunion.....	9	4.280	12	5.053	8	2.895	11	5.072
Guyane française.....	20	5.405	19	4.974	19	4.694	15	3.488
Martinique.....	22	6.161	28	8.149	30	8.036	21	5.641
Guadeloupe.....	12	3.196	16	4.336	17	4.493	17	4.491
Algérie.....	766	290.259	787	320.125	788	324.821	746	309.294
Sénégal. Saint-Louis.....	14	2.433	12	2.306	5	1.024	16	2.769
Sénégal. Gorée.....	84	9.365	46	13.071	46	12.440	41	12.750
Sainte-Marie de Madagascar.....	2	576	»	»	1	260	»	»
Indes françaises.....	1	560	1	345	3	1.784	»	»
Pêche de la morue.....	5	833	1	196	3	523	6	907
Divers.....	14	3.577	22	5.911	32	9.971	18	5.457
	5.972	1.659.908	8.805	2.087.781	6.109	1.679.408	5.930	1.737.105

## NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST. — SORTIE. (Suite)

PAYS DE DESTINATION	1871		1872		1873		1874	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	11	3.593	10	2.575	6	1.460	9	2.623
Russie. Mer Noire.....	38	17.578	38	14.281	83	36.259	90	33.445
Suède.....	1	169	3	1.013	2	595	2	305
Norvège.....	2	462	3	867	2	591	4	1.274
Danemark.....	»	»	4	1.789	1	408	1	444
Angleterre.....	141	56.294	112	58.975	79	48.059	87	53.032
Allemagne.....	3	549	3	884	7	3.398	5	1.322
Pays-Bas.....	16	10.404	13	7.349	11	7.813	13	11.266
Portugal.....	7	1.702	13	5.683	18	4.147	8	2.301
Espagne.....	685	97.711	752	144.339	1.050	211.446	827	230.887
Autriche.....	41	8.736	62	17.367	42	9.578	31	9.426
Italie.....	1.766	369.715	1.820	354.997	1.856	416.533	1.870	429.788
Possess. angl. de la Méditerranée..	86	19.387	105	19.080	280	45.190	201	38.582
Grèce.....	116	26.134	82	15.775	85	17.981	70	15.898
Turquie.....	1.081	409.789	578	243.617	666	300.983	642	312.052
Egypte.....	132	78.641	159	88.548	173	96.199	171	104.054
Etats barbaresques.....	95	34.109	79	31.271	122	39.913	103	41.778
Côtes occidentales d'Afrique.....	20	5.802	25	7.562	22	6.366	53	15.495
Afrique anglaise. Côte occidentale..	84	31.111	84	28.530	87	32.292	111	19.112
Afrique anglaise. Côte orientale...	8	3.741	6	2.101	10	4.413	12	5.378
Autres pays d'Afrique.....	18	6.952	11	4.750	9	3.438	11	3.373
Indes anglaises.....	14	8.905	9	5.616	1	1.154	1	687
Indes hollandaises.....	1	733	»	»	»	»	»	»
Japon.....	3	2.782	5	5.995	4	2.987	3	5.844
Chine.....	16	26.701	23	39.333	25	47.245	24	49.979
Cochinchine.....	4	1.295	3	1.378	2	934	4	1.856
Etats-Unis. Océan atlantique.....	69	35.385	108	51.718	68	37.778	73	43.718
Mexique.....	8	2.117	8	1.749	8	2.045	16	3.858
Vénézuëla.....	13	2.309	18	3.261	14	2.581	13	2.430
Brésil.....	45	15.986	44	16.911	49	15.517	85	12.116
Uruguay.....	30	12.269	59	22.773	39	17.071	38	16.839
Rio de la Plata.....	49	32.799	104	54.824	104	63.729	72	52.714
Pérou.....	»	»	1	393	»	»	»	»
Haiti.....	13	3.260	17	3.689	13	2.672	10	1.971
Amérique espagnole.....	26	9.715	21	7.901	38	14.822	31	10.868
Amérique anglaise. Antilles.....	6	2.296	6	2.651	7	3.831	13	6.738
Amérique hollandaise.....	1	235	3	520	3	569	3	507
Ile de la Réunion.....	9	4.248	12	4.283	13	6.032	15	5.963
Guyane française.....	16	3.267	14	3.447	11	2.627	13	3.260
Martinique.....	26	7.802	23	6.926	34	9.111	31	8.458
Guadeloupe.....	23	7.694	20	5.626	19	5.843	19	5.614
Algérie.....	827	364.808	1.024	457.402	923	442.933	1.009	488.290
Sénégal. Saint-Louis.....	10	1.884	10	2.063	12	2.503	22	4.787
Sénégal. Gorée.....	68	22.119	42	14.619	55	18.832	50	17.580
Sainte-Marie de Madagascar.....	1	556	4	1.017	1	226	»	»
Indes françaises.....	1	333	»	»	»	»	1	325
Pêche de la morue.....	5	895	9	1.566	2	370	15	2.881
Divers.....	32	13.470	24	11.398	20	8.906	20	6.150
	5.668	1.766.443	5.573	1.778.875	6.081	1.996.850	5.852	2.099.822

TABLEAU  
ÉTAT COMPARATIF DE LA NAVIGATION SOUS  
ENTRÉE —

PORT DE MARSEILLE	NAVIRES CHARGÉS								
	NAVIRES FRANÇAIS			NAVIRES ÉTRANGERS			NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS		
	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage
<b>1855</b>									
Navires à voiles.....	1.924	249.150	18.169	2.590	417.831	25.582	4.514	666.981	43.751
Navires à vapeur.....	738	248.689	21.644	312	96.196	9.181	1.050	344.835	30.825
Navires à voiles et à vapeur.....	2.662	497.839	39.813	2.902	514.027	34.763	5.564	1.011.866	74.576
<b>1874</b>									
Navires à voiles.....	668	167.844	8.458	2.484	491.669	22.260	3.152	659.513	30.718
Navires à vapeur.....	1.495	934.886	55.864	608	329.790	16.603	2.103	1.264.676	72.467
Navires à voiles et à vapeur.....	2.163	1.102.730	64.322	3.092	821.459	38.863	5.255	1.924.189	103.185

TABLEAU  
ÉTAT COMPARATIF DE LA NAVIGATION SOUS  
SORTIE —

PORT DE MARSEILLE	NAVIRES CHARGÉS								
	NAVIRES FRANÇAIS			NAVIRES ÉTRANGERS			NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS		
	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage
<b>1855</b>									
Navires à voiles.....	1.116	170.964	12.831	1.428	132.392	10.033	2.544	303.356	22.864
Navires à vapeur.....	751	234.616	22.338	894	166.763	13.647	1.145	421.379	35.985
Navires à voiles et à vapeur.....	1.867	425.580	35.169	1.822	299.155	23.680	3.689	724.735	58.849
<b>1874</b>									
Navires à voiles.....	560	137.789	6.044	1.449	273.207	12.723	2.009	410.996	18.767
Navires à vapeur.....	1.757	998.938	62.779	499	231.354	13.693	2.256	1.230.312	76.472
Navires à voiles et à vapeur.....	2.317	1.136.747	68.823	1.948	504.561	26.416	4.265	1.641.308	95.239

N° 5.

## PAVILLONS FRANÇAIS OU ÉTRANGERS

— ENTRÉE

NAVIRES SUR LEST									TOTAL GÉNÉRAL		
NAVIRES FRANÇAIS			NAVIRES ÉTRANGERS			NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS					
Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage
141	24.980	1.709	204	46.115	269	345	71.095	1.978	4.859	738.076	45.729
14	6.560	455	87	83.316	5.293	101	89.876	5.748	1.151	434.761	36.573
155	31.540	2.164	291	129.431	5.563	446	160.971	7.726	6.010	1.172.837	82.302
8	1.489	50	51	13.608	504	59	15.097	554	3.211	674.610	31.272
5	2.179	133	13	5.815	294	18	7.994	427	2.121	1.272.670	72.894
13	3.668	188	64	19.423	798	77	23.091	981	5.332	1.947.280	104.166

N° 6.

## PAVILLONS FRANÇAIS OU ÉTRANGERS

— SORTIE

NAVIRES SUR LEST									TOTAL GÉNÉRAL		
NAVIRES FRANÇAIS			NAVIRES ÉTRANGERS			NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS					
Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage	Nombre	Tonnage	Équipage
490	78.375	4.781	1.214	272.479	14.097	1.704	350.854	18.828	4.248	634.210	41.692
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1.145	421.379	35.985
490	78.375	4.781	1.214	272.479	14.097	1.704	350.854	18.828	5.393	1.075.589	77.677
116	80.193	1.440	1.259	277.479	11.597	1.375	307.672	13.037	3.384	718.668	31.804
54	39.062	2.278	158	111.778	3.891	213	150.840	6.169	2.468	1.381.152	32.641
170	69.255	3.718	1.417	389.257	15.488	1.587	458.513	19.206	5.852	2.099.820	114.445

TABLEAU N° 7.

## MOUVEMENT DE LA NAVIGATION AVEC L'ÉTRANGER, LES COLONIES ET LA GRANDE PÊCHE

## Entrée

ANNÉES	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1855	4.859	738.076	1.151	434.761	6.010	1.172.837
1856	5.235	1.041.605	1.146	404.137	6.381	1.445.742
1857	4.431	918.556	1.235	869.390	5.666	1.287.446
1858	3.864	783.919	1.218	342.450	5.082	1.126.369
1859	4.010	891.737	1.101	280.798	5.111	1.172.535
1860	3.227	604.124	1.247	432.874	4.474	1.036.998
1861	3.895	833.333	1.431	496.650	5.326	1.329.983
1862	3.869	788.572	1.657	557.361	5.526	1.345.933
1863	3.339	682.054	1.823	605.153	5.162	1.287.207
1864	3.133	628.884	1.862	679.234	5.045	1.308.118
1865	3.297	664.319	1.797	701.861	5.094	1.366.180
1866	3.001	609.133	1.905	756.768	4.906	1.365.901
1867	4.087	856.863	2.106	856.882	6.193	1.713.745
1868	5.766	1.066.925	2.530	982.342	8.296	2.069.267
1869	3.718	714.623	2.436	1.002.103	6.154	1.716.726
1870	3.821	809.958	2.268	984.663	6.089	1.794.621
1871	3.690	832.229	2.156	947.563	5.846	1.779.791
1872	3.285	696.661	2.138	1.053.400	5.423	1.750.061
1873	3.898	801.069	2.176	1.189.398	6.074	1.990.467
1874	3.211	674.610	2.121	1.272.670	5.332	1.947.280

## Sortie

ANNÉES	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1855	4.248	654.210	1.145	421.379	5.393	1.075.589
1856	5.205	937.314	1.162	426.177	6.367	1.363.491
1857	4.170	807.126	1.237	405.244	5.427	1.212.870
1858	4.333	869.723	1.074	314.356	5.407	1.184.079
1859	3.724	809.137	1.246	358.195	4.970	1.167.332
1860	4.925	548.173	1.273	441.507	4.198	989.680
1861	3.574	747.419	1.394	489.149	4.968	1.236.568
1862	3.746	771.349	1.614	541.684	5.390	1.313.033
1863	3.373	687.895	1.768	609.824	5.141	1.297.719
1864	4.085	607.160	1.741	650.225	4.826	1.257.385
1865	3.172	636.178	1.688	677.467	4.860	1.313.645
1866	3.009	617.865	1.865	750.099	4.874	1.367.464
1867	3.851	793.630	2.121	866.273	5.972	1.659.903
1868	5.882	1.073.562	2.423	964.219	8.305	2.037.781
1869	3.801	712.600	2.308	966.808	6.109	1.679.408
1870	3.842	815.941	2.088	921.169	5.930	1.737.105
1871	3.502	806.645	2.166	959.798	5.668	1.766.443
1872	3.309	717.550	2.264	1.060.825	5.573	1.778.375
1873	3.671	764.370	2.410	1.232.483	6.081	1.996.850
1874	3.384	718.668	2.468	1.381.152	5.852	2.099.820

TABLEAU N° 8.

ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE.

PAYS DE PROVENANCE	1855		1856		1857		1858		1859	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Russie. Mer Noire.....	50	86.730	32	35.539	»	»	5	1.413	»	»
Angleterre.....	63	26.190	55	22.788	133	47.072	122	41.991	6	1.981
Villes hanséatiques.....	»	»	»	»	4	1.900	»	»	53	22.754
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	»	»	4	2.800	6	3.900	»	»	»	»
Belgique.....	»	»	5	1.812	6	3.420	»	»	»	»
Portugal.....	2	698	8	2.623	18	5.702	3	1.710	7	2.317
Espagne.....	78	23.400	69	18.330	140	43.063	6	1.510	2	709
Etats-Sardes.....	179	20.235	171	32.948	190	40.333	148	84.734	103	23.865
Autriche.....	»	»	»	»	»	»	190	31.738	477	82.934
Toscane.....	148	22.753	95	19.708	46	8.350	»	»	»	»
Italie.....	»	»	»	»	»	»	43	8.110	54	12.385
Deux-Siciles.....	173	43.332	218	55.831	173	48.912	»	»	»	»
Grèce.....	»	»	1	244	»	»	175	49.751	137	41.617
Etats-Romains.....	»	»	2	640	»	»	»	»	»	»
Turquie.....	»	»	139	92.680	132	39.391	134	41.851	48	22.617
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Egypte.....	14	8.100	25	12.937	24	2.776	28	9.910	22	4.849
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats barbaresques.....	37	16.450	30	11.818	78	19.836	84	10.510	45	18.440
Afrique espagnole.....	1	589	2	833	»	»	»	»	»	»
Afrique anglaise. Maurice.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Martinique.....	»	»	1	433	»	»	»	»	»	»
Indes anglaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes hollandaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Brésil.....	»	»	»	»	24	7.920	20	7.310	40	4.114
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio de la Plata.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Possessions espagnoles d'Amérique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	197	66.584	289	92.431	239	97.816	234	97.247	134	46.149
Totaux.....	4.151	434.761	1.146	404.137	4.285	869.390	4.218	42.450	4.101	280.798

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

PAYS DE PROVENANCE	1860		1861		1862		1863		1864	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Russie. Mer Noire.....	8	3.666	17	8.278	12	5.694	13	6.098	5	3.344
Angleterre.....	96	40.819	90	44.738	103	48.004	117	56.186	10	6.718
Villes hanséatiques.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	41	4.304	14	5.423	14	4.541	18	7.786	14	7.171
Belgique.....	6	2.188	9	3.457	8	3.128	3	1.237	»	»
Portugal.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Espagne.....	478	57.683	233	76.941	262	90.995	275	85.092	265	86.994
Etats-Sardes.....	264	50.428	»	»	»	»	»	»	»	»
Autriche.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Toscane.....	85	22.308	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie.....	»	»	587	138.986	734	177.660	811	186.345	773	180.079
Deux-Siciles.....	178	60.759	»	»	»	»	»	»	»	»
Grèce.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Romains.....	3	1.082	7	1.884	4	1.776	6	1.252	3	1.127
Turquie.....	410	62.716	123	73.573	118	69.304	144	91.070	129	92.730
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Egypte.....	27	19.950	35	21.756	46	29.486	74	47.736	112	68.284
Côte occidentale d'Afrique.....	1	166	1	260	»	»	»	»	143	83.812
Etats barbaresques.....	62	22.979	61	23.747	68	25.391	70	25.465	63	25.428
Amérique espagnole.....	5	3.410	7	3.610	»	»	3	1.441	»	»
Afrique anglaise, Mauricie.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Martinique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes anglaises.....	1	519	»	»	»	»	»	»	1	901
Indes hollandaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bresil.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio de la Plata.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Possessions espagnoles d'Amérique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	212	80.898	257	93.997	288	101.482	287	94.711	342	123.074
Totaux.....	1.247	432.874	1.431	496.659	1.637	537.961	1.823	605.153	1.862	679.234



## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

PAYS DE PROVENANCE	1865		1866		1867		1868		1869	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Russie. Mer Noire.....	41	6.791	35	15.456	45	11.119	47	12.635	7	3.810
Angleterre.....	23	9.014	20	9.075	26	13.757	23	11.092	50	37.653
Villes hanséatiques.....	»	»	1	424	»	»	»	»	»	»
Allemagne.....	12	5.762	11	5.074	8	4.113	9	5.192	12	6.280
Pays-Bas.....	1	329	»	»	»	»	»	»	»	»
Belgique.....	»	»	2	1.282	»	»	1	155	»	»
Portugal.....	219	68.683	210	57.398	192	39.500	385	82.036	337	101.004
Espagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Sardes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autriche.....	»	»	1	314	14	5.958	36	9.524	49	12.053
Toscane.....	711	167.538	817	185.261	906	210.804	1.004	239.629	962	232.721
Italie.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Deux-Siciles.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grèce.....	3	1.763	2	765	1	613	6	1.967	3	1.248
Etats-Romains.....	23	8.330	17	6.835	19	6.548	13	6.684	56	21.077
Turquie.....	163	113.512	154	118.047	135	133.398	210	142.393	176	123.759
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	79	71.810	58	67.348	31	38.663	10	8.317	8	2.999
Egypte.....	127	79.809	106	70.835	113	87.691	139	118.168	165	154.287
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats barbaresques.....	67	29.183	73	32.171	59	29.261	68	33.845	61	32.060
Amérique espagnole.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Afrique anglaise. Maurice.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Martinique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes anglaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes hollandaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bresil.....	1	601	»	»	»	»	»	»	»	»
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio de la Plata.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Possessions espagnoles d'Amérique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	355	189.231	407	191.197	530	267.433	583	292.817	531	265.427
Totaux.....	4.797	701.861	4.905	756.768	5.106	856.882	5.530	962.842	5.436	1.002.108

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — ENTRÉE (suite).

PAYS DE PROVENANCE	1870		1871		1872		1873		1874	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie, Mer Baltique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Russie, Mer Noire.....	31	23.337	28	40.640	21	13.843	63	49.689	127	104.578
Angleterre.....	43	28.965	55	38.151	79	55.349	111	79.283	86	70.538
Villes hanséatiques.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	8	4.166	15	9.049	12	7.337	2	1.393	8	6.304
Belgique.....	»	»	5	3.110	»	»	2	1.032	»	»
Portugal.....	3	4.104	6	4.923	17	9.329	5	2.619	6	2.650
Espagne.....	267	73.332	219	52.812	242	75.128	288	96.648	304	116.896
Etats-Sardes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autriche.....	37	5.712	42	10.368	8	2.901	6	3.426	2	1.432
Toscane.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie.....	873	221.717	798	211.932	578	160.130	490	152.784	370	128.734
Deux-Siciles.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grèce.....	5	866	4	344	»	»	2	1.673	1	657
Etats-Romains.....	46	18.257	142	102.63	155	121.367	264	199.567	208	170.575
Turquie.....	162	123.321	»	»	4	2.623	»	»	»	»
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	10	2.961	3	930	»	»	3	1.823	»	»
Egypte.....	130	123.955	76	59.266	83	70.518	89	76.231	85	76.139
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	3	860	2	693	»	»	»	»
Etats barbaresques.....	66	34.520	72	33.256	24	7.710	9	3.959	13	3.893
Amérique espagnole.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Afrique anglaise, Maurice.....	»	»	»	»	»	»	1	687	»	»
Martinique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes anglaises.....	41	9.352	7	5.370	5	4.494	10	7.919	35	31.583
Indes hollandaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	2	3.098	8	13.354	4	7.603	1	1.767	3	3.721
Autres pays d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	24	50.576
Chine.....	14	22.254	8	13.341	21	35.982	25	47.203	2	4.245
Etats-Unis, Océan atlantique.....	»	»	1	2.096	1	488	»	»	»	»
Brésil.....	4	3.510	9	9.873	5	5.634	1	804	2	2.837
Uruguay.....	2	1.240	3	4.984	2	4.746	1	907	2	2.345
Rio de la Plata.....	14	14.725	17	15.565	18	20.313	30	36.512	37	42.905
Possessions espagnoles d'Amérique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	538	271.992	635	341.607	855	448.410	373	423.472	806	452.062
Totaux.....	2.268	984.663	2.156	947.562	2.138	1.053.400	2.176	1.189.398	2.121	1.272.670

TABLEAU N° 9.  
ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR — SORTIE.

PAYS DE DESTINATION	1855		1856		1857		1858		1859	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique .....	47	25.068	44	10.668	»	»	»	»	»	»
Angleterre.....	58	23.736	105	49.634	137	58.286	123	46.712	59	26.690
Suède.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	»	»	3	2.100	3	720	3	730	1	349
Belgique.....	»	»	3	1.148	12	4.992	6	2.831	6	1.798
Portugal.....	2	698	11	4.440	»	»	»	»	2	699
Espagne.....	76	32.930	71	19.166	89	27.834	105	31.261	145	37.117
Autriche.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie.....	593	95.814	453	100.032	528	115.379	393	72.922	737	194.668
Grèce.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Turquie.....	203	158.600	145	113.744	135	49.276	133	32.954	30	5.117
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Egypte.....	17	9.460	23	14.726	36	18.820	20	9.720	20	4.441
Autres pays d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats barbaresques.....	37	16.420	36	13.122	64	23.596	40	15.600	40	14.939
Indes anglaises.....	»	»	»	»	6	4.020	5	4.010	»	»
Afrique anglaise. Côte orientale.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Philippines.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Amérique espagnole.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	3	1.659	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	»	»	1	749	»	»	»	»	»	»
Brésil.....	»	»	4	8.542	8	6.046	7	2.871	5	2.111
Vénézuëla.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Possessions hollandaises d'Amérique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio de la Plata.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mexique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mayotte et Nossi-Bé.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	199	66.984	291	94.091	240	96.375	236	94.477	199	68.993
Totaux.....	1.145	431.379	1.163	436.177	1.237	405.344	1.074	314.856	1.246	358.195

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — SORTIE (suite).

PAYS DE DESTINATION	1860		1861		1862		1863		1864	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	»	»	»	»	1	352	1	366	»	»
Russie. Mer Noire.....	6	3.113	16	7.724	9	4.518	9	3.910	8	4.672
Angleterre.....	131	70.616	102	48.680	110	53.360	96	49.944	2	998
Suède.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	6	2.309	7	2.768	11	3.777	1	880	1	400
Belgique.....	8	2.729	11	4.086	9	3.066	3	1.248	»	»
Portugal.....	3	3.611	213	76.006	»	»	»	644	»	»
Espagne.....	168	57.733	»	»	197	53.796	»	61.898	»	»
Autriche.....	»	»	»	»	»	»	220	»	»	»
Italie.....	626	169.472	»	»	727	174.163	804	192.735	724	179.931
Grèce.....	5	4.267	1	388	1	701	»	»	1	1.058
Turquie.....	35	19.322	120	70.076	119	59.479	159	100.202	135	89.858
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	91	60.236
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Egypte.....	7	4.845	43	28.598	50	27.631	69	45.059	144	84.453
Autres pays d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats barbaresques.....	60	22.065	54	21.474	69	25.744	74	25.549	70	27.448
Indes anglaises.....	»	»	»	»	1	908	»	»	»	»
Afrique anglaise. Côte orientale.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1	648
Philippines.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Amérique espagnole.....	1	610	1	263	»	»	»	»	»	»
Chine.....	1	734	»	»	4	4.717	4	2.006	1	949
Etats-Unis. Océan atlantique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Brésil.....	1	309	»	»	»	»	»	»	»	»
Vénézuëla.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Possessions hollandaises d'Amérique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio de la Plata.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mexique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mayotte et Nossi-Bé.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	225	89.872	265	95.597	335	128.999	324	126.643	321	121.233
Totaux.....	1.273	441.507	1.394	489.149	1.644	541.684	1.768	609.824	1.741	650.225

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR. — SORTIE (suite).

PAYS DE DESTINATION	1865		1866		1867		1868		1869	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	14	8.777	»	»	»	»	»	»	»	»
Russie. Mer Noire.....	»	»	13	7.738	12	7.899	»	13.308	7	3.750
Angleterre.....	12	3.819	18	9.448	23	12.019	26	13.848	48	22.857
Suède.....	»	»	»	»	1	531	»	»	»	»
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	6	2.934	5	1.980	12	6.127	14	7.904	41	5.660
Belgique.....	»	»	»	»	1	493	»	»	1	296
Portugal.....	»	»	»	»	»	»	1	511	1	317
Espagne.....	213	66.969	201	53.392	192	39.880	355	68.610	280	54.605
Autriche.....	»	»	»	»	2	462	3	1.578	1	86
Italie.....	672	169.371	798	181.963	943	231.345	999	262.538	958	242.893
Grèce.....	6	5.189	1	424	1	305	4	1.994	3	730
Turquie.....	146	104.033	152	114.129	175	138.980	192	129.127	175	126.303
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	73	70.296	62	66.166	48	57.364	21	12.278	14	4.623
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Egypte.....	144	84.471	138	86.669	107	78.657	124	110.331	168	159.313
Autres pays d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats barbaresques.....	64	28.133	83	40.980	71	37.372	61	30.790	48	32.629
Indes anglaises.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1	477
Afrique anglaise. Côte orientale.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Philippines.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Amérique espagnole.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chine.....	2	1.215	1	710	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Brésil.....	1	901	»	»	3	2.279	7	10.822	1	1.550
Venezuela.....	1	71	»	»	»	»	»	»	5	4.062
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Possessions hollandaises d'Amérique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio de la Plata.....	»	»	1	93	»	»	»	»	»	»
Mexique.....	»	»	»	»	5	4.324	7	8.825	8	8.739
Ile de la Réunion.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mayotte et Nossi-Bé.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	332	131.248	390	185.003	525	258.232	590	291.536	579	297.788
Totaux.....	1.688	677.467	1.865	730.099	2.121	866.273	2.423	964.219	2.308	965.808

## ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT DE LA NAVIGATION A VAPEUR — SORTIE (suite).

PAYS DE DESTINATION	1870		1871		1872		1873		1874	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	1	143	»	»	»	»	23	18.462	1	624
Russie. Mer Noire.....	18	11.336	7	7.363	»	»	»	»	19	13.941
Angleterre.....	57	32.282	46	30.666	59	40.865	50	41.037	51	44.296
Suède.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	7	8.841	16	10.394	13	7.349	11	7.813	13	11.266
Belgique.....	1	445	11	7.202	5	1.487	3	2.259	»	»
Portugal.....	4	1.617	2	685	9	4.544	5	2.681	2	999
Espagne.....	205	45.585	214	47.593	264	80.286	301	109.088	363	153.600
Autriche.....	4	879	3	258	3	2.097	3	934	1	944
Italie.....	821	199.155	857	241.704	721	195.342	795	264.359	708	266.736
Grèce.....	2	939	2	689	159	191.369	4	2.480	2	1.150
Turquie.....	169	132.870	161	117.554	20	6.026	233	178.489	252	201.180
Possessions anglaises de la Méditerranée.....	20	7.468	21	7.680	77	63.318	22	9.091	24	9.731
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Egypte.....	138	130.924	80	63.179	»	»	86	72.431	89	82.199
Autres pays d'Afrique.....	3	2.178	»	»	»	»	»	»	»	»
Indes anglaises.....	53	28.149	60	28.416	53	26.122	53	30.763	56	35.071
Afrique anglaise. Côte orientale.....	9	8.579	2	1.423	1	209	1	907	1	687
Philippines.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1	148
Amérique espagnole.....	»	»	1	1.910	3	3.944	3	2.470	3	5.844
Chine.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	3	5.134	16	26.701	23	39.835	25	47.245	21	49.979
Bresil.....	7	5.904	17	12.789	17	13.332	15	14.009	17	19.773
Vénézuëla.....	2	1.696	4	4.156	5	7.499	1	823	1	1.751
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Possessions hollandaises d'Amérique.....	1	647	1	1.046	»	»	1	1.044	»	»
Rio de la Plata.....	21	20.747	14	16.411	13	16.148	22	27.985	25	31.046
Mexique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mayotte et Nossi-Bé.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1	438
Algérie.....	552	280.686	631	331.977	814	438.314	748	394.565	815	450.049
Totaux.....	2.088	921.164	2.165	959.798	2.264	1.000.825	2.410	1.232.483	2.468	1.381.152

## Entrée

PAYS DE PROVENANCE	1855					
	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Russie. Mer Baltique .....	»	»	»	»	»	»
Russie. Mer Noire.....	140	30.754	50	36.730	190	67.313
Suède. ....	74	19.277	»	»	74	19.277
Norvège.....	5	634	»	»	5	634
Danemark.....	»	»	»	»	»	»
Angleterre.....	397	110.272	63	26.190	468	136.482
Allemagne.....	1	96	»	»	1	96
Pays-Bas.....	11	1.464	»	»	11	1.464
Portugal.....	32	4.707	2	698	34	5.405
Espagne.....	735	59.519	78	23.400	813	82.919
Autriche.....	176	40.691	»	»	176	40.691
Italie.....	988	113.200	500	95.310	1.488	208.510
Possessions anglaises de la Méditerranée..	»	»	»	»	»	»
Grèce.....	139	27.095	»	»	139	27.095
Turquie.....	511	49.650	309	160.710	720	210.363
Egypte.....	185	45.799	14	8.100	199	53.899
Etats barbaresques.....	235	20.772	37	16.450	272	37.222
Côtes occidentales d'Afrique.....	104	23.821	»	»	104	23.821
Afrique anglaise. Côte occidentale.....	3	1.130	»	»	3	1.130
Afrique anglaise. Côte orientale.....	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	12	4.436	»	»	12	4.436
Indes anglaises.....	40	14.406	»	»	40	14.406
Indes hollandaises.....	1	268	»	»	1	268
Japon.....	»	»	»	»	»	»
Chine.....	»	»	»	»	»	»
Cochinchine.....	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis. Océan atlantique.....	79	30.828	»	»	79	30.828
Mexique.....	9	2.085	»	»	9	2.085
Vénézuëla.....	7	1.333	»	»	7	1.333
Brésil.....	100	19.977	»	»	100	19.977
Uruguay.....	7	1.454	»	»	7	1.454
Rio de la Plata.....	18	3.871	»	»	18	3.871
Pérou.....	1	405	»	»	1	405
Haiti.....	14	2.650	»	»	14	2.650
Amérique espagnole.....	73	15.648	1	589	74	16.237
Amérique anglaise. Antilles.....	»	»	»	»	»	»
Amérique hollandaise.....	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion.....	18	6.111	»	»	18	6.111
Guyane française.....	7	1.826	»	»	7	1.826
Martinique.....	39	10.291	»	»	39	10.291
Guadeloupe.....	28	6.764	»	»	28	6.764
Algérie.....	545	47.150	197	66.584	742	113.734
Sénégal. Saint-Louis.....	16	2.617	»	»	16	2.617
Sénégal. Gorée.....	28	6.045	»	»	28	6.045
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	»	»
Indes françaises.....	2	602	»	»	2	602
Pêche de la morue.....	39	6.828	»	»	39	6.828
Divers.....	40	4.248	»	»	40	4.248
	4.859	738.076	1.151	434.761	6.010	1 172.837

## Entrée (suite)

PAYS DE PROVENANCE	1874					
	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	40	13.898	»	»	40	13.898
Russie. Mer Noire.....	271	87.048	137	104.578	398	191.626
Suède.....	20	6.897	»	»	20	6.897
Norvège.....	2	896	»	»	2	896
Danemark.....	5	2.238	»	»	5	2.238
Angleterre.....	105	25.107	86	70.538	191	95.645
Allemagne.....	1	135	»	»	1	135
Pays-Bas.....	»	»	8	6.304	8	6.304
Portugal.....	10	1.669	6	2.650	16	4.319
Espagne.....	480	66.704	304	116.896	784	183.600
Autriche.....	86	23.667	2	1.432	88	25.099
Italie.....	1.079	131.357	370	128.734	1.449	260.091
Possessions anglaises de la Méditerranée..	1	162	»	»	1	162
Grèce.....	14	2.414	1	657	15	3.071
Turquie.....	270	65.698	208	170.575	478	239.268
Egypte.....	34	10.151	85	76.139	119	86.290
Etats barbaresques.....	45	5.597	13	3.893	58	9.490
Côtes occidentales d'Afrique.....	118	35.030	»	»	118	35.030
Afrique anglaise. Côte occidentale.....	87	32.572	»	»	87	32.572
Afrique anglaise. Côte orientale.....	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	14	4.272	»	»	14	4.272
Indes anglaises.....	54	26.017	35	31.583	89	57.600
Indes hollandaises.....	4	1.487	3	3.721	7	5.208
Japon.....	»	»	24	50.576	24	50.576
Chine.....	1	267	2	4.245	3	4.512
Cochinchine.....	10	4.050	»	»	10	4.050
Etats-Unis. Océan atlantique.....	57	25.725	»	»	57	25.725
Mexique.....	22	5.519	»	»	22	5.519
Vénézuëla.....	20	3.757	»	»	20	3.757
Brésil.....	31	6.324	2	2.837	33	9.161
Uruguay.....	8	2.242	2	2.345	10	4.587
Rio de la Plata.....	5	1.225	37	42.905	42	44.130
Pérou.....	3	1.561	»	»	3	1.561
Haiti.....	8	1.601	»	»	8	1.601
Amérique espagnole.....	48	11.198	»	»	48	11.198
Amérique anglaise. Antilles.....	4	1.718	»	»	4	1.718
Amérique hollandaise.....	2	343	»	»	2	343
Ile de la Réunion.....	15	6.675	»	»	15	6.675
Guyane française.....	5	1.174	»	»	5	1.174
Martinique.....	26	7.813	»	»	26	7.813
Guadeloupe.....	22	5.678	»	»	22	5.678
Algérie.....	63	10.910	806	452.062	869	462.972
Sénégal. Saint-Louis.....	26	6.179	»	»	26	6.179
Sénégal. Gorée.....	34	12.070	»	»	34	12.070
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	»	»
Indes françaises.....	3	1.137	»	»	3	1.137
Pêche de la morue.....	45	6.942	»	»	45	6.942
Divers.....	13	4.646	»	»	13	4.646
	3.211	674.610	2.121	1.272.670	5.332	1.947.280



## Sortie

PAYS DE DESTINATION	1855					
	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	»	»	»	»	»	»
Russie. Mer Noire.....	211	87.861	47	25.068	258	62.429
Suède.....	5	666	»	»	5	666
Norwège.....	1	100	»	»	1	100
Danemark.....	29	6.598	»	»	29	6.598
Angleterre.....	297	56.667	58	23.726	355	80.393
Allemagne.....	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas.....	10	1.458	»	»	10	1.458
Portugal.....	13	2.877	2	698	15	3.575
Espagne.....	750	69.218	76	22.950	826	92.168
Autriche.....	76	11.919	»	»	76	11.919
Italie.....	948	120.266	503	95.814	1.451	216.080
Possessions anglaises de la Méditerranée..	»	»	»	»	»	»
Grèce.....	102	26.281	»	»	102	26.281
Turquie.....	628	107.072	203	158.600	836	265.672
Egypte.....	61	14.866	17	9.460	78	23.826
Etats barbaresques.....	180	15.348	37	16.420	217	31.768
Côtes occidentales d'Afrique.....	95	21.011	»	»	95	21.011
Afrique anglaise. Côte occidentale.....	4	1.144	»	»	4	1.144
Afrique anglaise. Côte orientale.....	»	»	»	»	»	»
Autres pays d'Afrique.....	9	3.585	»	»	9	3.585
Indes anglaises.....	45	20.080	»	»	45	20.080
Indes hollandaises.....	4	1.734	»	»	4	1.734
Japon.....	»	»	»	»	»	»
Chine.....	1	297	»	»	1	297
Cochinchine.....	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis Océan atlantique.....	61	25.272	»	»	61	25.272
Mexique.....	6	1.987	»	»	6	1.987
Vénézuëla.....	10	1.919	»	»	10	1.919
Bésil.....	89	9.002	»	»	89	9.002
Uruguay.....	5	1.232	»	»	5	1.232
Rio de la Plata.....	8	1.727	»	»	8	1.727
Pérou.....	»	»	»	»	»	»
Haiti.....	10	1.857	»	»	10	1.857
Philippines.....	»	»	»	»	»	»
Mayotte et Nossi-Bé.....	»	»	»	»	»	»
Amérique espagnole.....	27	6.158	3	1.659	30	7.812
Amérique anglaise. Antilles.....	2	446	»	»	2	446
Amérique hollandaise.....	»	»	»	»	»	»
Ile de la Réunion.....	25	7.612	»	»	25	7.612
Guyane française.....	12	2.269	»	»	12	2.269
Martinique.....	27	6.095	»	»	27	6.095
Guadeloupe.....	25	6.883	»	»	25	6.883
Algérie.....	411	41.960	199	66.984	610	108.944
Sénégal. Saint-Louis.....	16	2.850	»	»	16	2.850
Sénégal. Gorée.....	41	8.876	»	»	41	8.876
Sainte-Marie de Madagascar.....	»	»	»	»	»	»
Indes françaises.....	4	1.188	»	»	4	1.188
Pêche de la morue.....	»	»	»	»	»	»
Divers.....	45	9.339	»	»	45	9.339
	4.248	654.210	1.145	421.379	5.393	1.075.589

## Sortie (suite)

PAYS DE DESTINATION	1874					
	NAVIRES A VOILES		NAVIRES A VAPEUR		NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Russie. Mer Baltique.....	8	1.999	1	624	9	2.623
Russie. Mer Noire.....	71	19.504	19	13.941	90	33.445
Suède.....	2	305	»	»	2	305
Norwège.....	4	1.274	»	»	4	1.274
Danemark.....	1	444	»	»	1	444
Angleterre.....	86	8.736	51	44.296	87	53.032
Allemagne.....	5	1.323	»	»	5	1.323
Pays-Bas.....	»	»	13	11.266	13	11.266
Portugal.....	6	1.802	2	999	8	2.801
Espagne.....	465	87.287	362	153.600	827	230.887
Autriche.....	80	8.482	1	944	81	9.426
Italie.....	1.163	163.052	708	266.736	1.870	429.788
Possessions anglaises de la Méditerranée..	177	23.851	24	9.781	201	33.582
Grèce.....	68	14.748	2	1.150	70	15.898
Turquie.....	290	110.872	252	201.180	642	312.052
Egypte.....	82	21.855	89	82.199	171	104.054
Etats barbaresques.....	47	6.707	56	35.071	103	41.778
Côtes occidentales d'Afrique.....	53	15.495	»	»	53	15.495
Afrique anglaise. Côte occidentale.....	111	39.112	»	»	111	39.112
Afrique anglaise. Côte orientale.....	13	5.378	»	»	13	5.378
Autres pays d'Afrique.....	11	3.373	»	»	11	3.373
Indes anglaises.....	»	»	1	687	1	687
Indes hollandaises.....	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	»	3	5.844	3	5.844
Chine.....	»	»	24	49.979	24	49.979
Cochinchine.....	4	1.856	»	»	4	1.856
Etats-Unis. Océan atlantique.....	56	23.940	17	19.778	73	43.718
Mexique.....	16	3.858	»	»	16	3.858
Vénézuéla.....	13	2.430	»	»	13	2.430
Brésil.....	34	10.365	1	1.751	35	12.116
Uruguay.....	38	16.839	»	»	38	16.839
Rio de la Plata.....	47	21.668	25	21.046	72	52.714
Pérou.....	»	»	»	»	»	»
Haïti.....	10	1.971	»	»	10	1.971
Philippines.....	»	»	1	148	1	148
Mayotte et Nossi-Bé.....	2	704	1	138	3	842
Amérique espagnole.....	31	10.868	»	»	31	10.868
Amérique anglaise. Antilles.....	13	6.733	»	»	13	6.733
Amérique hollandaise.....	3	507	»	»	3	507
Ile de la Réunion.....	15	5.963	»	»	15	5.963
Guyane française.....	13	3.360	»	»	13	3.360
Martinique.....	31	8.458	»	»	31	8.458
Guadeloupe.....	19	5.614	»	»	19	5.614
Algérie.....	194	38.241	815	450.049	1.009	488.290
Sénégal. Saint-Louis.....	22	4.787	»	»	22	4.787
Sénégal. Gorée ..	50	17.580	»	»	50	17.580
Sainte-Marie de Madagascar.....	1	»	»	»	1	»
Indes françaises.....	1	323	»	»	1	323
Pêche de la morue.....	15	2.331	»	»	15	2.331
Divers.....	16	5.163	»	»	16	5.163
	3.884	718.668	2.468	1.381.152	5.352	2.099.820

## TABLEAUX

N<sup>os</sup> 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17

TABLEAU

ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES COLONIES

Port de Marseille — Entrée —

ANNÉES	ILE DE LA RÉUNION			GUYANE FRANÇAISE			MARTINIQUE			GUADELOUPE		
	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
1855	18	6.111	251	7	1.326	86	39	10.291	513	28	6.764	334
1856	29	9.365	413	9	1.737	98	50	11.955	615	24	5.531	290
1857	21	6.400	294	8	1.426	84	38	13.122	484	20	5.061	248
1858	24	8.712	385	5	815	45	56	14.582	710	34	8.642	434
1859	27	10.039	410	7	1.401	77	46	12.148	588	23	6.788	298
1860	23	8.655	348	9	2.049	105	33	9.785	429	26	7.164	317
1861	21	8.727	346	7	1.500	82	35	9.928	452	17	4.905	219
1862	15	6.811	230	8	1.650	89	46	13.369	625	23	7.002	341
1863	28	11.724	430	5	1.180	54	56	15.618	718	22	6.869	272
1864	6	2.710	99	6	1.362	71	25	6.865	270	11	3.528	143
1865	7	2.981	108	6	1.343	69	37	10.640	455	14	4.074	172
1866	8	2.823	111	5	1.096	56	44	11.679	508	23	6.195	254
1867	7	2.795	106	4	97	42	38	10.568	434	18	4.754	200
1868	4	1.508	59	5	1.187	62	41	12.104	482	20	5.140	217
1869	9	3.974	135	5	1.151	71	42	11.644	491	17	4.097	178
1870	9	4.390	137	3	689	35	44	12.657	525	30	7.864	340
1871	5	2.298	86	3	688	37	22	6.784	287	25	7.563	286
1872	5	2.514	72	3	721	36	29	8.747	353	23	7.143	316
1873	9	8.754	128	8	663	34	25	7.144	286	25	7.749	303
1874	15	6.675	225	5	1.174	55	26	7.813	304	22	5.678	261

TABLEAU

ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES COLONIES

Port de Marseille — Sortie —

ANNÉES	ILE DE LA RÉUNION			GUYANE FRANÇAISE			MARTINIQUE			GUADELOUPE		
	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
1855	25	7.612	363	12	2.269	139	27	6.095	315	25	6.383	306
1856	23	8.129	356	13	2.592	151	40	9.884	517	24	5.457	279
1857	31	10.936	499	9	1.786	105	26	9.757	476	17	4.199	224
1858	31	12.741	483	14	2.690	153	42	11.806	579	30	8.078	376
1859	17	6.805	267	13	2.909	154	28	8.178	365	21	5.999	285
1860	11	4.020	148	10	2.045	115	24	7.380	299	19	5.173	258
1861	21	8.840	309	19	4.705	235	32	10.684	441	22	5.905	270
1862	18	8.076	266	20	5.233	245	36	10.256	450	20	5.827	271
1863	26	10.422	380	18	4.635	225	33	9.850	438	21	6.026	261
1864	9	4.001	160	11	2.416	128	25	7.301	320	12	3.495	149
1865	12	4.892	186	12	2.874	135	32	8.826	408	16	5.023	217
1866	9	3.473	141	23	6.043	262	36	9.555	417	15	3.922	170
1867	9	4.280	143	20	5.045	231	22	6.161	254	12	3.196	137
1868	12	5.053	174	16	4.262	186	28	8.149	356	16	4.336	187
1869	8	2.895	111	19	4.694	242	30	8.036	374	17	4.493	197
1870	11	5.072	159	15	3.488	178	21	5.641	243	15	4.023	171
1871	9	4.248	140	16	3.267	162	26	7.802	326	23	7.694	299
1872	12	4.283	152	14	3.447	158	23	6.926	283	20	5.626	230
1873	13	6.032	222	11	2.627	124	34	9.111	371	19	5.843	226
1874	15	5.963	215	18	3.360	142	31	8.458	352	19	5.614	211

n° 10.

## FRANÇAISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

- Port de Marseille - Entrée

SÉNÉGAL			S <sup>te</sup> -MARIE DE MADAGASCAR MAYOTTE ET NOSSI-BÉ			ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE			TOTAUX		
Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
44	8.662	505	»	»	»	2	602	31	138	33.756	1.720
42	7.895	438	»	»	»	2	751	28	156	37.934	1.882
31	5.604	332	»	»	»	34	13.787	549	152	45.400	1.991
39	7.825	399	»	»	»	20	7.859	315	178	48.435	2.288
35	7.737	403	»	»	»	13	6.237	197	151	44.350	1.973
25	4.776	243	»	»	»	16	5.588	229	132	38.017	1.671
16	3.406	175	»	»	»	13	6.025	199	109	34.491	1.473
36	8.161	391	»	»	»	1	836	15	129	36.829	1.691
16	3.941	183	»	»	»	1	466	17	128	39.298	1.674
10	2.706	106	»	»	»	4	1.806	79	62	48.877	768
33	8.260	322	1	495	17	»	»	»	98	27.793	1.143
29	7.047	289	1	418	18	2	922	34	112	30.180	1.270
36	8.603	369	»	»	»	»	»	»	100	26.317	1.121
45	11.210	479	»	»	»	1	867	14	116	31.516	1.313
31	8.328	341	»	»	»	4	1.887	59	108	31.081	1.275
85	6.127	365	1	388	12	1	393	15	123	32.508	1.429
36	9.419	443	»	»	»	»	»	»	91	26.752	1.139
34	9.963	377	3	1.343	47	3	1.429	45	100	31.860	1.246
77	22.407	825	3	1.192	39	11	5.604	167	153	48.513	1.782
60	18.249	680	2	525	28	3	1.137	40	133	41.251	1.593

n° 11.

## FRANÇAISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

- Port de Marseille - Sortie

SÉNÉGAL			S <sup>te</sup> -MARIE DE MADAGASCAR MAYOTTE ET NOSSI-BÉ			ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE			TOTAUX		
Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
57	11.726	724	»	»	»	4	1.188	54	150	35.273	1.901
42	7.902	435	»	»	»	8	2.957	126	150	36.921	1.864
»	»	»	»	»	»	14	5.731	213	97	52.409	1.517
60	12.660	647	»	»	»	3	1.376	52	181	49.351	2.290
31	7.173	353	»	»	»	»	»	»	110	31.064	1.424
33	7.186	378	»	»	»	2	886	30	99	26.640	1.228
29	7.093	319	»	»	»	»	»	»	129	37.227	1.574
23	5.813	266	»	»	»	1	432	15	118	35.637	1.513
15	4.056	174	»	»	»	3	1.690	53	116	36.679	1.531
43	10.415	434	»	»	»	6	8.615	112	106	31.243	1.303
53	13.089	575	»	»	»	2	1.245	38	127	35.949	1.559
51	12.086	517	»	»	»	1	496	16	135	35.577	1.523
46	11.369	502	2	576	22	1	560	16	112	31.547	1.305
52	14.053	587	»	»	»	1	345	14	125	36.198	1.504
50	13.339	565	1	260	15	8	1.784	47	128	35.501	1.551
53	14.415	569	»	»	»	»	»	»	115	32.639	1.313
52	16.350	616	1	556	15	1	333	12	128	40.250	1.570
40	12.824	484	4	1.017	46	9	1.566	95	122	35.689	1.448
63	20.239	721	1	226	12	»	»	»	141	44.078	1.676
61	19.411	711	3	842	45	1	335	10	143	43.983	1.686

TABLEAU

**ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES COLONIES**

**Ports réunis — Entrée —**

ANNÉES	ILE DE LA RÉUNION			GUYANE FRANÇAISE			MARTINIQUE			GUADELOUPE		
	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
1855	119	51.202	1.469	14	2.417	120	93	22.386	1.176	96	23.228	1.176
1856	119	39.841	1.439	15	2.412	196	128	30.782	1.586	99	22.396	1.209
1857	117	51.352	1.790	14	1.875	107	118	32.498	1.440	90	22.001	1.179
1858	113	43.247	1.513	11	1.956	116	122	30.471	1.528	118	27.916	1.528
1859	122	49.157	1.459	11	2.265	125	123	30.833	1.536	110	28.397	1.380
1860	119	54.194	1.549	19	4.585	219	133	35.065	1.644	123	30.411	1.488
1861	121	51.744	2.124	16	3.672	201	120	31.195	1.495	96	24.156	1.164
1862	114	43.479	1.713	16	2.511	187	133	35.013	1.657	121	32.617	1.555
1863	118	49.842	1.904	13	2.439	157	124	33.024	1.557	110	28.826	1.321
1864	64	26.794	1.421	15	3.508	180	93	24.129	1.676	70	17.433	806
1865	73	22.451	1.252	20	5.295	236	108	29.146	1.314	89	23.709	1.073
1866	73	22.574	1.169	22	5.597	261	138	35.625	1.598	121	30.907	1.373
1867	89	40.118	1.618	16	3.724	178	123	33.197	1.416	97	24.234	1.111
1868	54	22.896	875	12	3.297	142	127	38.279	1.597	118	31.910	1.334
1869	49	20.572	724	10	2.432	125	132	35.175	1.526	109	28.608	1.251
1870	66	26.279	911	11	2.665	119	127	35.635	1.461	114	30.798	1.298
1871	25	12.823	492	7	1.545	82	104	28.932	1.181	117	32.706	1.294
1872	58	24.479	867	9	2.875	117	104	29.098	1.210	94	26.862	1.097
1873	55	29.819	746	4	923	43	101	28.229	1.129	86	25.173	970
1874	62	25.145	839	7	1.619	75	117	32.665	1.489	71	18.305	791

TABLEAU

**ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION AVEC LES COLONIES**

**Ports réunis — Sortie —**

ANNÉES	ILE DE LA RÉUNION			GUYANE FRANÇAISE			MARTINIQUE			GUADELOUPE		
	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
1855	125	58.532	2.095	32	6.743	365	99	22.178	1.183	121	29.884	1.486
1856	117	46.814	1.919	39	8.584	459	119	32.033	1.760	121	29.045	1.490
1857	137	53.462	2.287	34	7.481	410	109	29.961	1.597	110	26.481	1.374
1858	121	52.985	2.190	34	7.109	382	124	36.461	1.769	124	30.764	1.507
1859	87	36.744	1.448	39	9.441	476	108	28.413	1.372	100	25.716	1.259
1860	93	37.316	1.507	30	6.847	391	124	32.608	1.557	121	29.381	1.493
1861	120	52.927	2.123	40	10.018	498	135	36.224	1.676	128	31.786	1.539
1862	96	42.436	1.542	42	11.109	518	139	36.738	1.712	107	29.369	1.372
1863	96	40.954	1.533	40	10.516	479	112	30.601	1.409	103	26.630	1.252
1864	67	29.650	1.086	36	9.735	447	98	27.191	1.239	76	18.686	864
1865	45	19.039	719	41	11.006	495	124	32.411	1.516	74	19.049	893
1866	54	21.441	805	50	13.226	572	162	40.935	1.839	103	25.166	1.157
1867	40	17.031	618	61	16.269	710	107	27.610	1.185	92	23.763	1.050
1868	46	17.212	658	48	13.745	571	128	34.090	1.464	100	26.667	1.172
1869	59	22.712	805	53	13.883	626	126	32.812	1.449	94	22.979	1.032
1870	46	17.126	615	49	13.415	552	97	26.259	1.108	71	18.362	769
1871	29	11.209	404	44	10.753	463	107	28.891	1.206	109	29.864	1.183
1872	53	18.264	679	28	7.391	320	101	29.339	1.295	88	25.090	989
1873	41	15.770	577	20	8.071	344	96	26.033	1.088	77	21.299	841
1874	48	16.903	655	30	8.076	387	99	26.434	1.103	67	18.538	742

N° 12.

## FRANÇAISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

— Ports réunis — Entrée

SÉNÉGAL			St <sup>e</sup> -MARIE DE MADAGASCAR MAYOTTE ET NOSSI-BÉ			ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE			TOTAUX		
Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
81	15.186	918	1	233	16	9	2.495	123	409	107.777	5.408
83	16.563	962	1	229	14	7	2.493	105	458	115.766	5.911
84	16.245	944	2	648	32	48	18.642	766	459	133.261	6.258
92	18.469	1.017	1	215	10	28	10.665	441	485	132.961	6.543
89	18.867	1.046	2	567	25	17	7.612	254	473	137.715	6.236
67	14.041	760	2	726	29	22	7.806	327	485	142.832	6.486
56	13.017	684	5	1.513	73	23	9.235	344	447	134.754	6.089
83	19.172	986	6	1.598	75	10	2.895	135	475	138.734	6.313
61	15.301	750	8	2.379	113	6	2.578	100	440	135.429	5.904
49	12.119	610	4	1.079	50	14	5.496	222	311	90.472	3.974
69	17.460	803	5	2.058	80	12	4.440	180	381	115.469	4.948
82	19.711	935	7	2.589	103	9	3.629	131	452	130.637	5.570
91	22.466	1.044	4	1.489	57	15	6.033	231	435	131.261	5.455
101	25.137	1.190	8	3.334	127	12	4.115	162	444	129.878	5.427
92	25.374	1.144	6	2.510	93	14	5.800	204	412	120.451	5.080
85	20.813	1.033	3	2.720	103	14	5.280	192	423	124.451	5.147
89	24.902	1.141	6	2.745	92	6	2.193	79	864	106.865	4.362
79	23.374	979	7	2.967	110	7	3.004	99	388	113.059	4.479
119	34.755	1.378	10	3.648	132	25	10.387	343	400	123.925	4.741
119	35.486	1.467	10	3.133	126	5	1.660	64	391	118.503	4.871

N° 13.

## FRANÇAISES ET LES COMPTOIRS FRANÇAIS DANS L'INDE

— Ports réunis — Sortie

SÉNÉGAL			St <sup>e</sup> -MARIE DE MADAGASCAR MAYOTTE ET NOSSI-BÉ			ÉTABLISSEMENTS FRANÇAIS DANS L'INDE			TOTAUX		
Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
120	22.400	1.363	4	993	48	7	2.683	112	518	133.413	6.652
98	18.554	1.052	4	961	53	18	7.880	328	516	143.901	7.061
76	16.256	866	3	741	38	22	9.119	352	491	143.901	6.834
123	25.646	2.365	»	»	»	5	2.045	80	551	155.010	7.293
114	25.370	1.321	»	»	»	3	1.337	57	451	127.061	5.973
82	18.026	956	1	329	18	4	1.508	59	435	126.015	5.981
84	19.755	1.009	2	540	28	2	690	34	521	151.940	6.907
86	21.053	1.048	4	1.483	63	1	432	15	475	142.620	6.840
75	19.098	943	3	849	40	6	2.540	94	435	131.188	5.750
100	24.850	1.153	7	2.531	96	8	4.773	151	392	117.426	5.038
113	28.006	1.304	7	2.427	99	3	1.528	47	467	113.466	5.073
120	29.457	1.356	3	1.246	48	5	2.156	82	497	133.627	5.859
116	27.698	1.336	3	1.081	37	7	2.573	98	426	116.025	5.634
128	32.890	1.490	»	»	»	7	2.568	99	457	127.172	5.454
125	33.401	1.528	9	1.832	69	5	2.445	71	471	130.065	5.580
115	32.640	1.391	4	1.745	55	3	1.590	43	385	110.187	4.533
116	35.479	1.465	1	556	15	3	763	33	409	117.514	4.769
97	30.162	1.222	6	1.650	70	11	2.062	116	384	113.958	4.692
115	35.935	1.414	1	226	12	2	1.493	53	362	108.827	4.329
119	35.814	1.432	6	2.092	87	1	335	10	370	108.192	4.418

TABLEAU  
ALGÉRIE ET MARSEILLE — NAVIRES  
Port de Marseille — Entrée —

ANNÉES	NAVIRES CHARGÉS								
	FRANÇAIS			ÉTRANGERS			TOTAL		
	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage
1855.....	642	97.737	9.458	95	13.303	894	737	111.040	10.352
1856.....	483	109.449	9.618	19	5.980	235	502	115.429	9.853
1857.....	389	119.446	9.872	2	126	46	391	119.572	9.888
1858.....	368	102.194	9.567	»	»	»	368	102.194	9.567
1859.....	318	99.572	13.760	»	»	»	318	99.572	13.760
1860.....	351	98.152	9.235	»	»	»	351	98.152	9.235
1861.....	354	103.490	8.361	»	»	»	354	103.490	8.361
1862.....	357	108.125	8.523	»	»	»	357	108.125	8.523
1863.....	374	113.157	8.141	»	»	»	374	113.157	8.141
1864.....	447	131.350	9.946	»	»	»	447	131.350	9.946
1865.....	471	149.044	10.468	9	2.959	180	480	152.003	10.648
1866.....	477	198.430	12.675	»	»	»	477	198.430	12.675
1867.....	560	271.849	17.907	8	1.680	86	568	273.529	17.993
1868.....	611	296.745	19.500	24	3.706	244	635	300.451	19.744
1869.....	556	268.145	16.874	14	2.862	136	570	271.007	17.010
1870.....	588	261.820	17.738	26	3.871	226	614	265.691	17.964
1871.....	701	344.676	21.522	19	2.915	155	720	347.591	21.677
1872.....	895	443.039	27.543	32	4.469	664	927	454.505	28.207
1873.....	821	423.811	24.731	34	13.949	641	855	437.760	25.372
1874.....	848	459.148	27.877	21	3.824	182	869	462.972	28.059

TABLEAU  
ALGÉRIE ET MARSEILLE — NAVIRES  
Port de Marseille — Sortie —

ANNÉES	NAVIRES CHARGÉS								
	FRANÇAIS			ÉTRANGERS			TOTAL		
	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage
1855.....	532	91.313	8.352	1	92	7	533	91.405	8.359
1856.....	480	112.456	9.781	3	2.671	12	483	115.127	9.905
1857.....	404	116.010	10.000	»	»	»	404	116.010	10.000
1858.....	420	117.477	9.706	»	»	»	420	117.477	9.706
1859.....	439	119.669	9.408	»	»	»	439	119.669	9.408
1860.....	390	95.432	7.806	»	»	»	390	95.432	7.806
1861.....	431	118.850	9.745	»	»	»	431	118.850	9.745
1862.....	500	147.627	11.980	»	»	»	500	147.627	11.980
1863.....	476	143.916	11.161	»	»	»	476	143.916	11.161
1864.....	457	138.232	10.045	»	»	»	457	138.232	10.045
1865.....	455	139.114	10.938	1	346	20	456	139.460	10.953
1866.....	576	205.367	13.242	1	41	7	577	205.408	13.249
1867.....	693	275.527	17.772	35	7.259	544	728	282.786	18.316
1868.....	672	297.855	19.145	55	8.708	507	727	306.563	19.652
1869.....	739	313.408	19.342	24	4.597	224	763	318.000	19.566
1870.....	685	238.954	18.959	26	4.786	274	709	293.740	19.233
1871.....	753	350.670	22.861	41	6.592	391	794	357.262	23.752
1872.....	888	423.368	27.447	19	5.252	293	907	428.620	27.740
1873.....	829	404.962	24.088	39	12.517	570	868	417.479	24.658
1874.....	883	445.644	27.951	32	5.096	280	915	450.740	28.231



n° 14.

## A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS

— Port de Marseille — Entrée

NAVIRES SUR LEST									TOTAL		
FRANÇAIS			ÉTRANGERS			TOTAL			des NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST		
Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage
»	»	»	5	2.694	120	5	2.694	120	742	113.734	10.472
8	2.269	176	4	1.217	59	12	3.486	235	514	118.915	10.088
6	1.429	109	»	»	»	6	1.429	109	397	121.001	9.997
4	559	43	»	»	»	4	559	43	372	102.753	9.610
46	14.293	942	»	»	»	46	14.293	942	364	113.865	14.702
»	»	»	»	»	»	»	»	»	351	98.152	9.235
»	»	»	»	»	»	»	»	»	354	103.490	8.361
8	1.232	71	»	»	»	8	1.232	71	365	109.357	8.594
»	»	»	»	»	»	»	»	»	374	113.157	8.141
3	963	88	»	»	»	3	963	88	450	132.213	10.034
2	477	27	»	»	»	2	477	27	482	152.480	10.675
5	733	49	»	»	»	5	733	49	482	199.163	12.724
4	1.163	69	1	120	8	5	1.283	77	573	274.812	18.070
4	1.254	107	1	1.161	4	5	2.415	147	640	302.866	19.891
2	78	8	»	»	»	2	78	8	572	271.085	17.018
9	5.194	277	3	549	26	12	5.743	303	626	271.434	18.267
3	538	48	1	526	19	4	1.064	67	724	348.655	21.744
»	»	»	2	632	29	2	632	29	929	455.137	28.236
1	907	6	»	»	»	1	907	6	856	438.667	25.378
»	»	»	»	»	»	»	»	»	869	462.972	28.059

n° 15.

## A VOILES ET A VAPEUR RÉUNIS

— Port de Marseille — Sortie

NAVIRES SUR LEST									TOTAL		
FRANÇAIS			ÉTRANGERS			TOTAL			des NAVIRES CHARGÉS ET SUR LEST		
Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage	Nombre	Tonnage	Equipage
3	545	40	74	16.994	832	77	17.539	872	610	108.944	9.231
20	2.629	191	11	5.189	171	31	7.809	362	514	122.936	10.267
25	3.104	213	»	»	»	25	3.104	213	429	119.114	10.213
15	2.669	185	»	»	»	15	2.669	185	435	120.146	9.890
11	1.442	146	3	857	35	14	2.329	181	453	121.968	9.589
29	3.970	241	»	»	»	29	3.970	241	419	99.402	8.047
19	2.231	128	»	»	»	19	2.231	128	450	120.581	9.873
13	1.786	91	»	»	»	13	1.786	91	513	149.413	12.071
12	1.582	243	»	»	»	12	1.582	243	488	145.498	11.404
81	16.111	1.265	»	»	»	81	16.111	1.265	538	154.343	11.310
68	14.531	1.219	»	»	»	68	14.531	1.219	524	153.991	12.172
19	2.535	211	1	172	9	20	2.707	220	597	208.115	13.469
37	7.213	606	1	260	12	38	7.473	618	766	290.259	18.934
48	11.152	811	12	2.410	142	60	13.562	953	787	320.125	20.605
16	4.967	326	9	1.854	97	25	6.821	423	788	224.821	19.989
28	13.801	791	9	1.753	32	37	15.554	813	746	309.294	20.046
22	4.960	296	11	2.586	109	33	7.546	405	827	264.808	23.157
83	19.766	1.064	34	9.016	473	117	28.782	1.537	1.024	457.402	20.277
25	9.060	477	40	16.394	608	65	25.454	1.085	983	442.933	25.743
43	22.139	1.142	51	15.411	577	94	37.550	1.719	1.009	448.290	29.950

TABLEAU N° 16.  
ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA GRANDE PÊCHE  
PÊCHE DE LA MORUE — PORT DE MARSEILLE

ANNÉES	ENTRÉE			SORTIE		
	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
1855.....	39	6.828	562	»	»	»
1856.....	38	6.355	532	3	619	33
1857.....	55	9.145	704	2	822	31
1858.....	46	8.176	632	1	183	11
1859.....	40	7.098	2.168	1	154	8
1860.....	37	6.489	2.014	2	464	29
1861.....	41	7.192	2.145	2	429	18
1862.....	45	7.802	2.313	2	377	19
1863.....	36	5.721	1.551	4	936	39
1864.....	44	6.365	1.371	2	276	16
1865.....	36	5.611	490	3	392	26
1866.....	33	4.958	1.169	3	328	25
1867.....	38	5.517	1.373	5	833	51
1868.....	30	4.778	1.374	1	196	10
1869.....	30	4.625	1.138	3	523	31
1870.....	32	4.977	1.134	5	763	43
1871.....	34	5.258	671	5	895	105
1872.....	47	6.937	1.435	9	1.566	95
1873.....	44	6.813	1.247	2	370	16
1874.....	45	6.942	1.701	15	2.331	147

TABLEAU N° 17.  
ÉTAT DES MOUVEMENTS DE LA GRANDE PÊCHE  
PÊCHE DE LA MORUE — PORTS RÉUNIS

ANNÉES	ENTRÉE			SORTIE		
	Nombre de navires	Tonnage	Equipage	Nombre de navires	Tonnage	Equipage
1855.....	390	52.188	8.841	425	57.336	11.084
1856.....	410	51.451	8.278	445	62.151	11.649
1857.....	492	65.340	11.816	542	75.503	14.855
1858.....	525	67.729	12.530	570	77.150	15.770
1859.....	505	68.100	14.170	601	82.265	16.422
1860.....	495	64.288	13.993	528	72.369	15.052
1861.....	502	64.243	14.363	511	67.510	14.987
1862.....	484	62.039	13.523	501	64.785	14.584
1863.....	484	58.994	11.800	507	63.747	13.678
1864.....	502	58.856	10.132	510	61.049	12.014
1865.....	490	57.655	9.476	530	65.929	12.014
1866.....	493	60.556	10.216	542	68.425	11.827
1867.....	523	62.377	11.004	566	67.352	11.221
1868.....	562	67.289	11.078	539	65.199	12.412
1869.....	580	69.863	10.938	298	73.674	12.333
1870.....	563	68.301	10.783	586	71.621	12.063
1871.....	437	53.704	8.214	507	64.533	10.323
1872.....	520	63.778	10.108	524	65.088	11.278
1873.....	496	63.686	9.614	540	68.292	11.502
1874.....	508	63.226	9.732	534	67.166	11.492

## TABLEAUX

N<sup>os</sup> 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27

TABLEAU N° 18. — ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT

PORTS		POIDS DES CARGAISONS							
de destination	d'expédition	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
		quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.
MARSEILLE.	Port-Vendres.....	12.072	16.091	17.431	7.626	12.212	15.954	5.878	6.877
	Collioure.....	176	480	171	964	746	»	»	»
	Barcarès-d-S'-Laurent	7.070	5.054	4.441	7.570	17.702	21.629	7.647	2.316
	La Nouvelle.....	79.936	35.080	44.708	45.201	40.175	60.473	41.900	73.531
	Agde.....	126.131	62.838	76.800	54.444	58.529	50.210	77.539	113.877
	Cette.....	325.868	280.020	353.247	374.331	378.307	337.916	345.448	477.197
	Aigues Mortes.....	6.300	61.920	223.653	94.521	24.446	5.656	11.072	3.710
	Aries.....	415.613	460.897	564.085	499.916	831.034	704.010	614.119	511.983
	Port-de-Bouc.....	196.063	120.722	140.178	181.747	174.407	113.262	113.461	128.059
	Pontéau.....	22.808	41.942	40.032	46.363	49.273	37.672	41.958	22.176
	Carry-le-Rouet.....	8.540	43.000	64.322	65.234	81.927	77.164	77.662	61.024
	Cassis.....	9.803	3.900	9.261	21.955	3.678	24.000	98.600	7.500
	La Ciotat.....	1.407	3.419	3.496	4.573	800	1.352	10.039	3.760
	Bandol.....	17.631	22.608	21.607	19.713	22.094	11.468	4.065	8.174
	Saint-Nazaire.....	»	507	4.154	4.232	2.992	2.650	3.700	2.160
	Les Ambriers.....	23.675	9.562	12.379	430	4.737	2.540	3.332	4.290
	La Seyne.....	4.088	4.413	5.630	12.497	9.164	7.756	7.938	10.591
	Toulon.....	68.408	164.935	110.597	101.847	109.390	215.060	158.143	127.580
	Porquerolles.....	5.145	7.163	»	800	6.472	26.296	25.864	14.888
	Les Peschiers.....	15.460	6.743	284	8.610	4.770	1.100	2.850	5.250
	Les Salins d'Hyères..	2.940	21.636	42.895	41.352	22.988	10.920	29.180	11.240
	Lavandou.....	2.600	446	1.241	2.010	2.310	2.635	»	2.330
	Saint-Tropez.....	38.854	53.880	53.336	55.429	55.219	57.837	61.621	63.069
	Sainte-Maxime.....	29.024	33.435	36.904	27.926	23.813	31.022	37.991	26.216
	Saint-Raphaël.....	98.461	85.288	113.363	107.435	118.818	105.230	124.033	84.910
	Cannes.....	36.726	50.200	68.226	50.261	46.838	48.817	52.238	37.823
	Golfe-Juan.....	21.023	16.300	30.627	29.366	23.035	19.951	26.754	23.555
	Antibes.....	36.734	36.342	88.848	31.951	46.832	37.526	32.195	48.635
	Calvi.....	2.976	4.041	5.787	3.807	»	32.192	5.848	2.551
	L'Île-Rousse.....	1.035	9.741	10.501	16.256	23.193	15.617	18.013	16.308
	Saint-Florent.....	4.950	4.653	4.195	9.197	8.684	7.341	8.425	6.224
	Centuri.....	554	500	923	465	»	1.330	2.254	115.076
	Macinaggio.....	4.376	11.261	14.573	12.314	7.887	10.906	13.654	7.967
	Porticciolo.....	2.039	2.893	2.005	994	»	4.626	3.401	3.544
	Bastia.....	60.101	109.707	90.552	95.872	94.947	124.472	146.357	158.159
	Nice.....	»	»	»	»	»	38.016	61.096	51.595
	Cervione.....	741	»	1.544	1.442	»	»	2.479	»
	Calzarello.....	450	1.608	1.411	1.500	»	»	»	»
	Solenzara.....	39.469	12.590	13.728	43.335	38.117	»	»	62.789
	Porto-Vecchio.....	9.934	9.802	8.966	10.210	14.484	12.202	11.992	14.930
	Bonifacio.....	1.630	5.303	12.993	18.936	»	5.643	12.434	12.946
	Propriano.....	4.946	14.656	10.916	19.388	17.773	18.193	23.437	19.222
	Ajaccio.....	12.416	31.734	31.969	30.460	32.183	30.189	35.777	36.735
	Autres ports.....	28.583	15.427	18.157	14.443	27.261	80.144	122.709	94.294
		1.796.756	1.884.767	2.360.256	2.176.423	2.437.279	2.410.992	2.543.093	2.488.113
Océan.....	Dunkerque.....	18.993	22.515	18.665	18.426	22.269	20.296	18.196	32.494
	Le Havre.....	12.012	8.556	4.990	5.261	5.459	5.849	4.937	17.303
	Croisset.....	3.780	2.867	2.216	1.682	903	2.536	600	»
	Rouen.....	5.626	9.985	15.184	9.325	9.915	7.541	8.393	19.150
	Saint-Malo.....	»	3.435	2.828	»	1.031	1.812	»	»
	Binic.....	7.628	1.397	»	»	12	50	1.518	»
	Palmpol.....	5.043	4.626	5.562	2.312	6.003	3.406	»	3.977
	Lezardrieux.....	8.464	14.289	23.062	4.125	17.137	4.811	»	13.195
	Pontrieux.....	3.189	962	»	»	»	»	1.274	1.261
	Tregnier.....	5.747	14.895	14.837	»	7.594	2.284	»	1.720
	Lannion.....	8.140	4.569	2.715	»	2.790	»	»	2.707
	Landerneau.....	10.696	3.769	4.163	»	4.727	»	»	1.083
	Pont-l'Abbé.....	814	»	»	»	1.335	750	»	»
	Nantes.....	42.515	58.482	33.053	16.324	5.218	»	»	2.123
	Paimbœuf.....	»	1.689	5.176	5.325	»	»	»	»
	Luçon.....	1.760	»	5.381	9.152	4.171	»	»	1.251
	Morans.....	21.852	16.005	14.210	9.526	9.102	3.019	»	8.227
	Bordeaux.....	2.911	2.932	»	1.068	»	»	6.847	3.815
	Bayonne.....	32.735	22.880	6.620	6.960	2.781	1.250	3.375	»
	Morlaix.....	7.631	4.995	11.705	»	13.459	»	1.006	4.635
	Autres ports.....	3.268	10.637	20.372	5.958	10.782	4.267	2.332	3.562
	Océan.....	202.714	206.809	192.339	95.444	124.988	57.871	48.478	116.507
	Méditerranée.....	1.796.756	1.884.767	2.360.256	2.176.423	2.437.279	2.410.992	2.543.093	2.488.113
	Total général.....	1.999.470	2.091.576	2.552.595	2.271.867	2.562.267	2.468.863	2.591.571	2.604.620

## ES MOUVEMENTS DU CABOTAGE. — ENTRÉE.

POIDS DES CARGAISONS											
1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.
17.776	21.163	22.269	24.200	18.251	29.979	49.136	33.807	47.708	53.361	33.402	
»	»	»	414	284	»	437	883	»	»	»	»
21.785	19.686	24.654	22.154	8.492	7.565	4.928	10.005	17.292	1.409	»	»
79.977	54.834	35.166	45.000	51.854	46.941	42.658	29.444	69.411	33.875	17.419	»
103.871	92.588	96.492	81.238	87.471	88.181	70.908	56.899	108.715	130.923	71.930	»
489.267	392.039	424.428	453.140	439.081	396.332	434.395	211.554	445.384	408.324	384.263	»
3.123	1.750	»	6.157	3.721	»	»	»	4.125	1.935	1.800	»
516.389	707.880	571.137	486.963	447.260	362.202	406.797	229.215	355.453	332.838	369.607	»
161.665	175.470	237.675	247.141	264.102	284.215	330.831	343.467	513.190	433.183	532.595	»
112.270	34.392	37.050	17.962	5.927	8.600	»	»	»	»	»	»
79.211	55.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
6.500	1.500	2.700	4.550	9.000	16.900	12.500	3.500	»	1.500	4.850	»
6.735	3.067	18.375	1.472	2.410	607	3.171	1.414	9.114	19.277	30.548	»
8.905	9.655	8.090	12.887	15.354	25.490	16.217	10.595	18.807	15.092	11.326	»
»	»	»	»	»	»	493	11.074	»	279	1.957	»
5.449	9.955	»	9.271	8.550	14.400	»	»	17.223	13.464	11.406	»
11.938	13.135	11.048	21.583	11.430	13.476	7.797	6.769	13.396	8.531	3.137	»
38.629	26.421	22.996	43.944	22.181	33.479	20.764	16.482	33.797	22.022	23.681	»
28.225	18.289	29.262	34.783	35.294	27.947	44.932	31.330	41.585	41.937	40.846	»
»	»	»	4.950	29.560	18.600	33.100	»	22.792	11.267	39.577	»
43.137	7.777	5.012	5.340	22.306	51.717	3.753	31.519	»	»	2.298	»
»	»	3.876	1.830	320	580	2.611	1.887	1.740	»	3.270	»
63.475	58.422	74.358	63.462	38.943	48.407	36.807	33.163	37.928	40.351	48.848	»
23.545	19.274	23.687	17.601	14.874	19.652	29.387	26.544	29.271	34.164	26.412	»
64.939	56.316	38.584	46.284	53.076	42.181	17.134	88.131	45.933	95.623	107.461	»
41.002	26.155	26.637	18.008	16.894	15.712	16.235	12.152	35.907	40.603	22.254	»
24.443	18.909	15.599	13.540	15.090	16.031	12.690	12.496	18.536	11.878	12.909	»
51.578	33.863	20.140	25.223	18.896	22.130	14.882	18.523	24.077	26.772	22.436	»
4.435	3.473	6.797	10.677	12.243	12.287	13.252	5.170	3.001	681	14.305	»
8.904	7.235	16.983	9.751	9.340	6.475	16.908	2.644	11.404	27.403	15.217	»
3.646	7.430	10.792	22.786	12.898	10.640	5.865	3.904	8.250	5.318	4.700	»
76.695	10.408	5.582	39.497	3.316	42.609	»	»	»	2.814	1.711	»
1.949	5.809	2.889	8.800	2.855	11.944	8.366	6.210	24.767	25.563	6.770	»
»	4.755	2.615	2.265	2.611	2.153	3.116	4.615	2.960	6.457	2.516	»
152.399	139.708	152.327	114.167	114.312	130.815	115.360	47.811	35.572	117.349	107.218	»
35.389	24.493	21.033	12.428	14.053	15.258	12.557	14.460	25.816	15.597	15.071	»
»	1.050	3.600	1.320	3.480	2.050	4.450	1.940	»	1.532	»	»
29.680	»	2.250	4.850	5.576	1.400	»	4.942	»	3.053	1.600	»
42.266	33.871	»	15.831	2.100	»	11.498	14.008	34.166	»	»	»
19.617	17.504	15.514	»	9.095	5.620	10.389	30.017	41.526	37.315	64.630	»
18.620	8.285	14.592	7.941	5.863	1.564	11.820	6.126	5.555	889	11.315	»
27.105	28.854	28.273	52.171	42.291	78.821	82.051	76.815	78.462	97.206	17.280	»
16.743	38.117	44.891	41.647	61.981	54.418	26.183	31.540	30.662	31.156	39.248	»
165.716	56.998	110.303	94.576	38.273	67.929	92.176	43.208	57.246	35.322	42.873	»
2.606.497	2.246.530	2.188.676	2.146.849	1.975.908	2.035.307	2.023.286	1.515.360	2.276.851	2.192.068	2.168.686	»
22.466	14.210	14.731	15.188	13.021	25.181	16.324	6.406	76.239	29.681	47.356	»
22.994	17.501	16.433	3.826	8.632	4.294	6.530	1.902	21.473	26.706	24.096	»
3.710	»	1.687	2.147	»	2.400	688	»	750	»	»	»
9.399	3.787	921	34	»	863	»	»	902	47	»	»
»	1.231	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	786	»	1.154	»	»	»	»	»
3.500	2.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5.389	15.106	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1.271	1.605	»	»	»	»	1.346	»	»	»	»	»
»	1.500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3.728	1.472	5.448	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1.273	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
7.522	»	736	1.229	»	»	»	»	»	»	»	»
»	2.317	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
15.073	»	242	»	»	»	784	4.166	2.547	3.868	1.410	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	5.880	»	855	»	»	»	»	»	»	»
5.759	3.630	1.569	»	6.586	3.006	5.928	4.117	5.982	313	6.866	»
100.811	65.632	47.647	22.424	29.880	35.744	32.754	16.591	107.894	59.615	79.728	»
2.606.497	2.246.530	2.188.676	2.146.849	1.975.908	2.035.307	2.023.286	1.515.360	2.276.851	2.192.068	2.168.686	»
2.707.308	2.312.162	2.236.323	2.169.273	2.005.788	2.071.051	2.058.040	1.531.951	2.534.006	2.251.683	2.248.414	»

TABLEAU N° 19. — ÉTAT DE DÉVELOPPEMENT

PORTS		POIDS DES CARGAISONS							
d'expédition	de destination	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
		quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.
MARSEILLE.	Port-Vendres.....	9.092	69.621	39.218	25.890	23.115	19.948	38.584	60.844
	Barcarès-de-S'-Laurent	5.155	10.998	7.943	4.412	6.903	12.892	10.407	3.822
	La Nouvelle.....	20.614	481.698	123.213	68.186	45.341	45.215	98.269	96.322
	Agde.....	155.666	444.585	262.175	132.471	82.699	50.152	76.653	126.322
	Cette.....	497.121	582.865	721.432	514.227	510.079	461.170	466.608	476.972
	Aigues-Mortes.....	19.398	11.536	312	8.806	3.169	10.862	12.361	14.262
	Aries.....	539.610	229.618	401.979	299.938	384.911	321.196	350.130	383.202
	Port-de-Bouc.....	31.636	28.977	74.602	80.858	26.611	24.879	81.002	86.912
	Ponteau.....	25.829	24.966	24.260	24.125	23.124	18.669	8.302	9.552
	La Ciotat.....	14.660	19.146	7.106	21.696	10.391	11.189	5.806	12.482
	Cassis.....	260	94	5.386	6.667	1.386	350	5.687	2
	Bandol.....	70.384	21.172	30.792	29.932	62.239	14.188	20.394	25.642
	Saint-Nazaire.....	7.765	15.989	11.119	19.107	15.411	2.091	1.489	6.402
	La Seyne.....	57.024	76.889	66.104	55.944	87.404	22.687	10.364	14.092
	Toulon.....	308.827	448.048	290.961	265.163	263.967	137.852	153.263	123.472
	Porquerolles.....	11.549	1.378	»	»	»	»	»	6.802
	Les Salins-d'Hyères..	1.050	1.210	4.870	6.654	13.348	8.956	308	2.472
	Sainte-Maxime.....	1.134	1.533	2.076	7.530	1.181	1.103	342	2
	Saint-Raphaël.....	22.585	42.378	28.750	32.258	17.424	8.387	35.401	49.782
	Saint-Tropez.....	14.497	20.747	43.572	12.086	17.606	28.264	19.222	16.922
	Cannes.....	73.575	125.760	115.179	58.230	59.248	69.913	79.708	96.119
	Antibes.....	11.798	30.816	27.996	41.141	27.640	32.559	38.351	43.913
	Nice.....	»	»	»	»	»	54.362	115.274	187.699
	Lavandou.....	958	603	»	»	»	»	»	566
	Calvi.....	6.347	6.591	8.700	6.304	10.553	11.678	10.377	7.379
	L'Île-Rousse.....	13.026	24.187	13.876	16.599	20.179	24.944	23.386	15.817
	Saint-Florent.....	1.584	1.814	1.139	2.993	8.461	4.488	4.986	2.560
	Centuri.....	300	1.263	1.823	2.008	2.531	5.493	2.553	4.528
	Porticiolo.....	185	404	237	»	3.023	»	241	»
	Macinaggio.....	943	899	2.021	2.900	2.761	4.149	3.841	2.304
	Bastia.....	44.978	57.329	69.545	64.552	84.668	81.204	69.572	78.936
	Cervione.....	492	651	563	373	508	»	496	956
	Bonifacio.....	2.258	3.618	3.165	6.919	4.667	5.464	5.981	6.891
	Porto-Vecchio.....	»	270	438	»	»	»	678	1.652
	Propriano.....	1.664	2.490	3.227	2.485	3.020	2.477	4.732	4.036
	Ajaccio.....	20.668	28.231	37.679	38.611	54.199	43.014	46.687	48.359
	Autres ports.....	5.414	3.424	3.317	4.948	7.976	23.785	76	21.184
		1.998.046	2.831.798	2.434.775	1.862.413	1.885.783	1.574.100	1.820.445	2.038.355
	Dunkerque.....	30.600	24.610	68.839	51.984	45.307	44.056	75.709	24.958
	Saint-Valéry.....	23.459	27.023	28.462	33.664	18.143	23.483	15.202	19.862
	Le Havre.....	52.873	25.978	49.106	55.237	47.886	50.356	26.732	41.671
	Rouen.....	79.423	66.953	81.933	85.708	65.752	70.582	44.592	48.809
	Caen.....	17.461	20.056	29.806	30.921	20.735	23.987	14.740	17.190
	Granville.....	1.985	2.868	2.821	»	1.721	3.543	6.928	4.924
	Saint-Malo.....	8.419	4.949	7.838	9.362	23.206	11.839	21.468	16.233
	Saint-Servan.....	584	311	784	469	17.709	12.803	11.872	6.933
	Le Légué.....	6.749	7.338	911	501	3.293	12.670	18.069	4.940
	Binic.....	618	576	7.318	7.745	9.158	5.847	7.411	2.358
	Paimpol.....	425	463	767	425	2.796	208	557	»
	Portrieux.....	»	248	207	292	1.608	534	2.771	»
	Morlaix.....	3.409	2.399	3.265	2.274	2.738	2.144	2.461	6.290
	Brest.....	5.339	4.843	5.957	4.821	7.901	11.660	24.412	20.047
	Nantes.....	59.745	57.072	61.498	34.684	50.482	65.966	49.812	46.505
	Lorient.....	»	119	»	»	2.400	5.180	2.887	1.548
	Morans.....	5.327	4.652	7.291	6.314	7.736	4.777	8.254	6.895
	Les Sables.....	»	»	102	»	2.243	4.460	1.717	4.220
	La Rochelle.....	1.839	620	»	»	»	2.147	»	»
	Bordeaux.....	1.585	10.542	7.864	19.308	1.207	10.598	8.776	1.054
	Bayonne.....	»	»	4.002	522	971	1.218	9.984	4.080
	Autres ports.....	666	89	136	8.455	10.106	4.500	30.762	11.416
	Océan.....	300.506	261.709	368.907	352.686	343.098	371.958	388.616	288.963
	Méditerranée.....	1.998.046	2.831.798	2.434.775	1.862.413	1.885.743	1.574.100	1.820.445	2.038.355
	Total général.....	2.298.552	3.093.507	2.803.682	2.215.099	2.228.841	1.946.058	2.204.061	2.327.318

S MOUVEMENTS DU CABOTAGE. — SORTIE.

POIDS DES CARGAISONS

1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.
41.136	42.717	35.204	24.691	23.626	49.836	38.854	21.735	41.941	26.503	35.369	
2.105	3.205	1.327	3.474	1.720	2.662	452	»	»	255	»	
63.538	54.101	33.247	34.161	35.253	34.727	22.551	34.131	25.462	14.756	13.319	
104.151	114.576	117.078	104.802	119.007	135.917	127.750	106.427	139.286	130.814	127.445	
607.778	505.119	440.690	356.256	444.090	605.254	649.075	512.781	487.905	339.793	347.124	
5.302	2.517	994	»	»	192	»	»	»	»	»	
258.543	377.360	347.375	352.985	621.743	509.463	568.370	876.393	516.786	302.830	399.011	
161.110	111.623	101.602	77.102	139.874	199.936	163.827	128.856	184.520	87.969	93.545	
12.157	10.613	8.621	248	»	»	»	»	»	»	»	
11.885	8.043	27.154	12.536	15.475	15.472	15.156	21.231	6.265	193.811	209.898	
»	»	81	200	»	»	»	»	»	146	»	
13.714	17.218	5.220	27.333	31.877	28.415	27.291	12.441	16.367	22.585	16.531	
2.861	4.232	1.957	1.970	720	6.147	5.388	1.000	5.235	2.917	2.700	
15.822	21.147	26.927	21.470	10.423	11.294	9.748	8.796	30.275	12.308	28.365	
134.094	134.912	94.789	88.312	87.913	81.936	78.278	74.169	39.932	48.484	59.490	
6.968	»	3.596	18.460	40.418	14.160	11.710	7.589	21.400	12.986	25.910	
1.996	3.186	1.349	1.320	507	»	644	»	»	684	2.067	
»	1.136	411	946	760	»	1.601	2.840	2.220	2.858	2.300	
20.098	6.730	6.109	2.230	736	1.465	1.075	»	2.341	2.482	3.097	
18.858	26.687	21.719	26.146	27.104	31.299	35.025	21.983	21.959	25.250	29.861	
126.465	32.725	45.787	45.168	47.596	88.517	99.138	76.495	63.931	71.047	46.860	
68.546	36.140	35.695	38.053	21.057	23.743	22.719	26.680	21.212	11.653	14.284	
233.866	324.771	171.190	99.317	112.868	163.597	183.569	135.213	114.454	94.401	196.890	
1.046	772	400	598	»	»	»	»	»	»	1.807	
9.259	12.854	7.215	7.667	6.988	10.086	20.901	22.984	63.867	17.071	12.682	
24.483	26.954	22.861	22.846	24.366	28.593	»	18.877	49.844	37.972	22.284	
6.979	2.284	4.882	5.930	6.765	4.880	3.972	3.283	4.277	4.019	4.712	
4.328	4.521	3.794	3.806	2.739	5.015	5.051	1.376	5.142	8.381	6.192	
»	»	805	1.583	1.166	1.005	»	1.500	»	1.831	828	
3.890	7.162	7.254	4.922	7.866	7.067	4.960	4.577	4.278	4.761	4.304	
103.310	103.927	100.485	107.642	114.872	120.208	108.991	91.648	83.070	106.284	468.576	
805	»	334	1.037	562	1.230	»	2.298	»	1.831	»	
3.987	4.524	7.996	6.392	4.617	5.600	4.715	8.461	4.476	6.169	6.635	
3.069	»	»	323	2.817	872	»	»	»	382	»	
3.563	4.936	8.270	24.554	1.033	7.658	4.218	8.820	10.204	17.701	31.373	
66.722	80.789	72.202	71.870	6.159	33.226	84.583	63.154	62.082	67.965	63.169	
27.285	25.581	25.850	28.861	101.821	50.669	41.234	31.497	22.523	15.451	19.664	
2.169.819	2.066.261	1.790.570	1.620.211	2.054.019	2.329.449	2.378.095	2.843.427	2.051.754	1.684.050	2.295.792	
91.494	28.705	20.188	36.744	59.479	20.568	29.125	18.847	125.790	95.369	75.394	
14.569	19.634	2.724	»	»	»	»	»	»	3.630	4.882	
30.688	40.860	45.742	22.531	13.314	9.348	15.121	12.902	151.241	102.978	69.169	
45.963	49.920	40.772	42.864	21.786	30.195	40.624	31.682	27.520	47.568	25.887	
17.034	14.781	15.979	16.292	16.640	18.542	24.300	14.536	20.548	124.336	34.644	
4.560	4.254	3.253	2.238	1.759	2.964	2.657	»	»	»	1.110	
24.396	14.617	2.536	10.579	11.509	12.049	16.428	16.934	24.513	24.642	19.711	
9.201	1.570	6.205	833	205	169	1.215	1.647	»	1.206	4.641	
12.359	10.426	12.239	7.883	7.010	»	12.465	2.899	7.102	8.157	7.121	
»	310	»	128	39	220	3.807	518	»	»	4.811	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	4.996	4.986	2.369	1.943	»	»	»	»	»	»	
7.513	3.851	1.839	3.174	»	6.659	1.413	7.097	6.086	12.416	»	
56.926	60.549	7.484	67.139	60.809	53.622	84.247	78.998	54.819	48.124	55.466	
»	»	»	»	»	3.806	»	»	»	1.242	»	
4.330	3.124	3.222	3.560	»	»	»	»	»	»	»	
4.800	»	»	»	»	»	2.000	1.600	4.300	4.500	2.200	
»	4.563	»	»	310	»	»	»	»	»	»	
7.092	9.827	8.710	125	210	6.040	6.429	673	7.843	2.211	7.764	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
1.500	»	40	6.198	4.838	12.000	3.737	6.751	35.153	28.640	20.227	
233.125	271.987	170.889	222.657	199.801	176.201	243.568	195.084	464.915	505.039	332.527	
2.169.819	2.066.261	1.790.570	1.620.211	2.054.019	2.329.449	2.370.095	1.843.427	2.051.754	1.684.050	2.295.792	
2.425.944	2.338.248	1.961.459	1.842.868	2.253.820	2.505.650	2.613.663	2.038.511	2.516.669	2.189.089	2.628.319	

TABLEAU  
SITUATION DE LA MARINE  
Port de Marseille

ANNÉES	SITUATION		ACCROISSEMENTS								
			FRANCISATIONS NOUVELLES				CHANGEMENTS de PORT D'ATTACHE		AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des ACCROISSEMENTS	
			Constructions françaises		Constructions étrangères		Nombre de navires	Tonnage		Nombre de navires	Tonnage
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage							
1855.....	778	89.973	27	5.226	»	»	82	14.437	327	109	19.990
1856.....	822	101.242	59	21.825	»	»	62	10.072	137	121	32.034
1857.....	865	122.635	70	14.841	»	»	49	7.830	11	119	22.682
1858.....	861	129.224	29	4.062	»	»	36	4.966	22	65	9.050
1859.....	830	123.052	13	1.648	»	»	33	5.409	8	48	7.065
1860.....	793	118.376	32	3.319	»	»	39	7.440	»	71	10.759
1861.....	738	110.219	26	1.117	»	»	31	4.860	153	57	6.730
1862.....	723	104.713	32	2.700	»	»	30	4.945	»	62	7.645
1863.....	724	103.379	29	3.603	»	»	43	8.185	»	72	11.788
1864.....	722	103.063	44	6.739	»	»	17	2.801	»	61	9.540
1865.....	710	101.278	23	2.660	»	»	24	4.446	»	47	7.106
1866.....	651	92.385	17	4.172	»	»	23	3.983	19	40	8.174
1867.....	624	87.790	46	10.241	»	»	13	3.327	»	59	13.568
1868.....	612	89.163	28	6.384	»	»	20	5.364	»	48	11.748
1869.....	586	88.131	34	6.756	»	»	22	3.534	55	56	10.345
1870.....	565	87.454	26	4.500	»	»	14	3.129	»	40	7.629
1871.....	568	85.708	26	5.934	»	»	13	4.007	»	39	9.941
1872.....	559	87.659	23	1.742	25	8.300	22	3.147	»	70	13.189
1873.....	573	88.028	15	506	20	7.106	21	3.899	45	56	11.556
1874.....	565	86.587	18	2.768	16	4.540	25	4.572	24	59	11.904

TABLEAU  
SITUATION DE LA MARINE  
Ports réunis

ANNÉES	SITUATION		ACCROISSEMENTS								
			FRANCISATIONS NOUVELLES				CHANGEMENTS de		AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des	
			Constructions françaises		Constructions étrangères		PORT D'ATTACHE			ACCROISSEMENTS	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage			
1855.....	14.200	784.636	760	90.546	»	»	320	38.995	1.385	1.080	130.926
1856.....	14.023	826.663	1.244	153.363	»	»	345	27.372	1.140	1.589	181.872
1857.....	14.448	934.657	1.363	106.346	»	»	306	24.931	831	1.669	132.108
1858.....	14.849	980.597	959	61.146	»	»	242	19.942	754	1.201	81.842
1859.....	14.863	983.257	638	34.649	»	»	201	18.833	650	839	54.132
1860.....	14.708	960.935	861	36.428	»	»	333	27.220	608	1.194	64.256
1861.....	14.608	928.099	894	37.506	»	»	309	23.693	729	1.203	61.928
1862.....	14.737	910.727	821	42.717	»	»	357	28.190	998	1.188	71.905
1863.....	14.794	903.357	760	50.059	»	»	335	28.927	565	1.095	79.551
1864.....	14.746	900.272	860	51.119	»	»	349	37.092	801	1.209	89.012
1865.....	14.820	900.635	931	61.886	»	»	307	29.903	598	1.238	91.887
1866.....	14.867	899.710	988	53.532	»	»	334	28.234	695	1.322	87.461
1867.....	15.230	914.974	901	68.972	»	»	294	26.513	1.936	1.195	97.421
1868.....	15.182	915.521	850	62.731	»	»	285	24.867	469	1.135	88.067
1869.....	15.182	923.289	966	61.596	»	»	288	21.983	317	1.254	83.896
1870.....	15.265	929.448	868	51.670	»	»	259	20.087	279	1.127	72.036
1871.....	14.929	909.826	662	44.863	»	»	288	20.971	434	950	66.268
1872.....	14.786	917.333	1.109	36.227	82	23.761	330	31.457	560	1.521	92.003
1873.....	15.062	911.613	910	29.324	54	13.568	285	26.959	276	1.249	70.127
1874.....	15.048	882.866	862	26.662	66	11.968	331	24.288	896	1.259	63.814



20.

## ARCHANDE A VOILES

Port de Marseille

EXTINCTIONS												
DÉPÈCEMENTS		NAUFRAGES		VENTE à L'ÉTRANGER		PRISES ou CONFISCATIONS		CHANGEMENTS de PORT D'ATTACHE		DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des EXTINCTIONS	
Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage		Nombre de navires	Tonnage
15	2.471	43	5.787	2	140	»	»	5	316		65	8.721
23	2.808	32	4.745	7	1.310	»	»	16	2.160	118	78	10.641
46	5.058	60	8.680	7	1.164	»	»	10	1.187	4	123	16.093
26	4.053	45	7.138	10	2.248	»	»	15	1.783	»	96	15.223
29	4.077	43	5.712	4	1.416	»	»	9	507	29	85	11.741
34	5.099	56	9.866	10	1.550	1	227	25	2.148	26	126	18.916
26	3.057	35	6.740	2	1.455	»	»	9	959	25	72	12.236
12	514	32	6.228	1	7	»	»	16	2.175	45	61	8.979
20	3.251	33	5.988	5	591	»	»	16	2.232	42	74	12.104
21	3.153	30	5.834	5	471	»	»	17	1.801	66	73	11.325
35	2.703	42	6.988	8	2.384	»	»	21	2.902	22	106	15.999
21	4.117	26	5.432	2	1.126	»	»	18	2.085	9	67	12.769
24	4.076	26	4.674	2	303	»	»	19	3.003	189	71	12.195
39	6.738	15	2.550	5	1.364	»	»	15	2.126	2	74	12.780
24	4.533	23	4.101	3	828	»	»	7	1.560	»	57	11.022
4	792	33	6.224	7	901	»	»	18	1.430	28	57	9.275
3	518	24	4.767	10	1.194	»	»	1	287	330	38	7.096
6	1.166	25	5.151	15	4.201	»	»	10	2.262	40	56	12.820
5	290	41	8.134	7	2.725	»	»	11	1.846	2	64	12.997
23	3.301	43	7.910	19	5.374	»	»	9	1.559	306	94	18.450

21.

## ARCHANDE A VOILES

Ports réunis

EXTINCTIONS												
DÉPÈCEMENTS		NAUFRAGES		VENTE à L'ÉTRANGER		PRISES ou CONFISCATIONS		CHANGEMENTS de PORT D'ATTACHE		DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des EXTINCTIONS	
Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage		Nombre de navires	Tonnage
574	16.084	851	31.764	16	1.631	»	»	316	38.866	564	1.257	88.899
498	15.899	274	25.318	22	1.936	2	86	367	29.964	675	1.163	73.878
562	17.519	860	37.162	28	3.661	»	»	322	26.997	961	1.272	86.800
554	18.640	365	35.519	28	5.074	4	396	236	18.554	999	1.187	79.123
482	15.193	270	33.850	34	7.428	»	»	208	19.152	820	994	76.453
560	18.805	360	39.500	56	12.010	2	221	316	25.422	1.124	1.294	97.092
465	14.581	269	30.522	40	9.796	»	»	299	23.530	869	1.073	79.298
476	13.496	247	27.671	37	7.378	»	»	271	29.585	912	1.131	79.042
495	13.861	272	30.802	45	8.932	1	53	329	27.898	1.045	1.142	82.591
499	16.535	256	29.521	42	6.554	2	42	336	35.300	697	1.135	88.649
541	24.116	291	31.554	25	4.197	1	352	326	31.921	626	1.184	92.766
460	20.188	226	24.809	19	3.733	2	401	252	22.368	638	259	72.127
542	23.119	809	35.831	25	4.547	»	»	367	32.548	829	1.243	96.874
600	27.572	239	24.228	18	3.321	»	»	278	24.489	629	1.135	80.299
564	26.737	267	25.548	14	2.351	»	»	267	19.970	865	1.112	75.471
711	10.589	431	37.596	51	10.891	1	1	269	20.641	940	1.463	80.658
547	11.832	229	25.837	54	13.224	1	1.248	242	16.054	1.567	1.093	69.761
440	8.628	212	25.020	68	16.087	»	»	525	47.186	804	1.245	97.725
583	12.786	342	40.745	64	17.729	»	»	279	25.465	2.149	1.268	98.874
554	11.803	333	32.894	85	26.202	»	»	348	26.630	9.425	1.300	103.954

TABLE  
SITUATION DE LA MARIN  
Port de Marseille

ANNÉES	SITUATION		ACCROISSEMENTS								
			FRANCISATIONS NOUVELLES				CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE		AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des ACCROISSEMENTS	
			Constructions françaises		Constructions étrangères		Nombre de navires	Tonnage		Nombre de navires	Tonnage
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage							
1855.....	73	20.537	17	7.850		»	7	2.289	»	24	10.139
1856.....	91	29.618	23	9.477	»	»	1	161	»	24	9.638
1857.....	110	38.541	21	5.677	»	»	»	»	63	21	5.740
1858.....	124	42.632	8	2.384	»	»	2	332	»	10	2.716
1859.....	122	42.483	1	1.168	»	»	1	388	»	2	1.556
1860.....	115	41.742	7	5.509	»	»	3	384	23	10	5.916
1861.....	116	45.036	12	6.642	»	»	3	305	63	15	7.010
1862.....	127	50.912	11	4.032	»	»	9	1.352	65	20	5.449
1863.....	131	52.582	12	7.203	»	»	1	283	104	13	7.590
1864.....	133	56.719	15	7.457	»	»	5	993	393	20	8.842
1865.....	148	64.940	14	5.633	»	»	»	»	271	14	5.904
1866.....	147	66.150	14	7.745	»	»	10	1.563	»	24	9.308
1867.....	161	73.443	22	10.519	»	»	5	1.002	260	27	11.781
1868.....	180	83.666	16	4.768	»	»	2	223	»	18	4.991
1869.....	190	85.707	18	10.363	»	»	1	71	388	19	10.822
1870.....	197	91.850	9	4.918	»	»	1	152	221	10	5.291
1871.....	199	95.879	6	4.357	»	»	1	24	158	7	4.539
1872.....	195	96.325	13	9.702	14	5.935	2	364	899	29	16.400
1873.....	210	106.437	8	2.331	1	619	»	»	850	9	3.800
1874.....	204	107.280	11	5.557	7	3.746	3	132	4.791	21	14.226

TABLE  
SITUATION DE LA MARIN  
Ports réunis

ANNÉES	SITUATION		ACCROISSEMENTS								
			FRANCISATIONS NOUVELLES				CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE		AUGMENTATION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des ACCROISSEMENTS	
			Constructions françaises		Constructions étrangères		Nombre de navires	Tonnage		Nombre de navires	Tonnage
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage							
1855.....	196	35.046	43	12.942	»	»	18	3.605	13	61	16.560
1856.....	225	45.493	65	20.658	»	»	6	2.114	9	71	22.781
1857.....	273	63.926	70	10.564	»	»	3	384	63	73	11.011
1858.....	327	71.979	29	5.281	»	»	9	1.238	»	38	6.519
1859.....	324	66.587	15	2.567	»	»	19	2.086	25	34	4.678
1860.....	324	65.006	14	6.764	»	»	5	493	23	19	7.280
1861.....	314	68.025	26	7.594	»	»	9	791	63	35	8.448
1862.....	327	73.267	32	9.727	»	»	19	3.215	155	51	13.097
1863.....	338	78.981	24	9.408	»	»	18	2.235	104	42	11.747
1864.....	346	84.963	25	13.551	»	»	8	1.688	434	33	15.673
1865.....	364	97.884	43	15.431	»	»	3	551	271	46	16.253
1866.....	384	108.279	33	17.458	»	»	33	7.801	»	66	25.259
1867.....	407	127.777	39	12.155	»	»	7	1.035	260	46	13.450
1868.....	420	133.158	33	6.252	»	»	10	783	»	43	7.035
1869.....	433	135.259	38	12.282	»	»	11	549	388	49	13.218
1870.....	439	142.948	36	11.135	»	»	5	465	238	41	11.838
1871.....	454	151.222	42	13.678	»	»	3	1.273	304	45	15.255
1872.....	473	159.597	37	14.470	32	11.124	7	2.419	761	76	28.774
1873.....	512	177.462	27	10.106	13	4.078	9	478	2.818	49	17.480
1874.....	516	185.165	27	8.223	15	5.486	10	2.552	6.597	52	22.840

22.

## ARCHANDE A VAPEUR

## Port de Marseille

EXTINCTIONS												
DÉPÈCEMENTS		NAUFRAGES		VENTE à L'ÉTRANGER		PRISES ou CONFISCATIONS		CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE		DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des EXTINCTIONS	
Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage		Nombre de navires	Tonnage
1	231	3	460	1	215	»	»	1	152	»	6	1.058
1	21	3	642	1	52	»	»	»	»	»	5	715
4	722	1	730	1	118	»	»	1	79	»	7	1.649
7	1.781	2	775	2	168	»	»	1	141	»	12	2.865
4	607	3	1.042	2	648	»	»	»	»	»	9	2.297
1	411	5	1.380	3	831	»	»	»	»	»	9	2.622
3	755	1	364	»	»	»	»	»	»	15	4	1.134
2	709	5	1.127	1	249	»	»	8	1.688	6	16	3.779
1	180	8	2.901	»	»	»	»	2	379	43	11	3.453
1	157	1	163	3	302	»	»	»	»	»	5	622
4	1.112	7	3.117	4	465	»	»	»	»	»	15	4.694
2	992	3	627	2	230	»	»	3	166	»	10	2.015
4	757	1	496	3	305	»	»	»	»	»	8	1.558
3	824	1	1.082	4	1.044	»	»	»	»	»	8	2.950
4	852	3	1.543	1	374	»	»	»	»	»	8	2.769
5	904	1	77	»	»	»	»	2	129	152	8	1.262
4	808	1	197	6	2.887	»	»	»	»	191	11	4.083
10	4.942	2	817	2	513	»	»	»	»	6	14	6.278
3	725	5	948	7	1.182	»	»	»	»	122	15	2.977
9	991	4	3.068	7	472	»	»	1	132	263	21	4.926

23.

## ARCHANDE A VAPEUR

## Ports réunis

EXTINCTIONS												
DÉPÈCEMENTS		NAUFRAGES		VENTE à L'ÉTRANGER		PRISES ou CONFISCATIONS		CHANGEMENTS de PORTS D'ATTACHE		DIMINUTION DE TONNAGE DES NAVIRES	TOTAL des EXTINCTIONS	
Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage		Nombre de navires	Tonnage
4	445	7	1.346	2	298	»	»	19	4.024	»	32	6.113
8	526	3	642	4	478	»	»	6	2.263	26	21	8.935
6	752	3	1.074	4	657	1	170	2	214	»	16	2.867
11	2.562	5	2.068	15	5.836	»	»	10	1.379	66	41	11.911
7	915	5	1.428	5	1.976	»	»	17	1.935	5	34	6.259
10	892	8	1.739	6	1.172	»	»	5	430	22	29	4.261
4	835	3	746	3	558	»	»	12	1.052	15	22	3.206
6	915	9	1.701	4	1.382	»	»	21	3.375	10	40	7.383
8	463	9	2.978	3	693	»	»	15	1.606	70	35	5.810
2	246	1	163	8	302	»	»	9	2.041	»	15	2.752
6	1.199	10	3.308	6	710	»	»	3	560	32	25	5.809
14	2.157	4	741	3	249	»	»	22	2.614	»	43	5.761
11	1.049	2	531	4	367	»	»	16	6.122	»	33	8.069
7	1.071	2	1.108	9	1.917	»	»	12	816	22	30	4.934
11	1.495	4	1.646	2	460	»	»	11	635	1.299	28	5.535
8	726	6	966	3	244	»	»	6	1.139	296	23	3.371
7	929	4	983	9	3.117	»	»	6	1.760	210	26	5.999
12	5.229	6	1.742	13	1.778	»	»	6	2.152	8	37	10.909
9	1.118	13	5.940	14	2.119	»	»	9	478	122	45	9.777
14	1.460	11	8.119	11	890	»	»	10	2.552	438	46	18.459

TABLEAU N° 24.

CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR

## Port de Marseille

NAVIRES de	1855		1856		1857		1858		1859	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	5	4.908	9	10.738	12	14.062	13	14.990	13	15.282
700 à 800.....	4	2.964	5	3.700	6	4.470	6	4.470	7	5.475
600 à 700.....	4	2.610	18	8.560	14	9.234	16	10.470	15	9.807
500 à 600.....	9	4.816	16	8.648	18	9.812	16	8.685	18	9.821
400 à 500.....	38	17.131	47	21.227	53	24.024	50	22.755	49	22.330
300 à 400.....	59	20.328	64	22.047	75	26.109	71	24.639	67	23.405
200 à 300.....	136	33.203	160	39.092	162	39.316	159	38.870	152	36.632
100 à 200.....	222	32.303	239	34.954	231	33.635	210	30.560	188	27.552
60 à 100.....	106	8.484	105	8.450	91	7.213	85	6.673	81	6.350
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
30 à 60.....	50	2.320	44	2.026	45	2.079	41	1.896	40	1.850
20 à 30.....	27	620	24	552	25	571	29	667	26	590
10 à 20.....	21	327	22	335	32	473	34	498	32	464
Au-dessous de 10	232	846	227	847	221	858	222	854	220	859
Totaux.....	913	130.860	975	161.176	985	171.856	952	165.535	908	160.118

CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

## Port de Marseille

NAVIRES de	1860		1861		1862		1863		1864	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	17	20.557	18	21.392	21	24.121	26	29.494	29	32.340
700 à 800.....	6	4.380	6	4.380	6	4.380	6	4.488	7	5.311
600 à 700.....	16	10.427	16	10.427	14	9.209	14	9.172	17	11.165
500 à 600.....	16	8.718	19	10.507	18	9.913	20	11.033	22	12.275
400 à 500.....	46	20.948	49	22.194	47	21.348	45	20.386	45	20.458
300 à 400.....	57	20.004	57	20.023	56	19.651	55	19.263	53	18.640
200 à 300.....	146	33.239	137	33.171	133	32.109	130	31.508	136	32.942
100 à 200.....	181	26.694	168	24.942	180	26.960	172	26.026	163	24.780
60 à 100.....	64	4.871	65	4.982	63	4.742	64	4.829	65	4.941
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
30 à 60.....	33	1.509	35	1.570	33	1.506	34	1.507	32	1.366
20 à 30.....	27	612	29	668	29	662	31	712	29	674
10 à 20.....	30	442	32	474	28	415	29	429	24	357
Au-dessous de 10	215	854	219	900	227	945	229	935	236	972
Totaux.....	854	155.255	850	155.625	855	155.961	855	159.782	858	166.218

## CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

## Port de Marseille

NAVIRES de	1865		1866		1867		1868		1869	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	29	32.297	30	33.298	36	40.426	39	43.234	41	49.189
700 à 800.....	8	6.029	8	6.029	10	7.495	10	7.504	7	5.291
600 à 700.....	19	12.302	28	17.890	30	19.152	28	17.869	28	17.837
500 à 600.....	20	11.164	19	10.647	20	11.214	17	9.644	22	12.283
400 à 500.....	41	18.824	39	17.820	42	19.109	46	20.835	44	19.948
300 à 400.....	50	17.503	49	17.035	51	17.712	53	18.251	57	19.646
200 à 300.....	128	31.369	124	30.421	127	31.589	118	30.639	129	32.153
100 à 200.....	140	21.029	134	20.141	125	18.561	121	18.288	118	17.523
60 à 100.....	65	4.925	63	4.740	60	4.492	59	4.427	56	4.199
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
30 à 60.....	32	1.344	36	1.527	36	1.530	36	1.540	35	1.457
20 à 30.....	26	604	22	509	20	462	23	536	22	509
10 à 20.....	17	240	17	233	17	237	17	239	21	288
Au-dessous de 10	223	905	216	943	218	849	209	813	206	891
Totaux.....	798	158.535	785	161.232	792	172.829	776	173.838	786	181.214

## CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

## Port de Marseille

NAVIRES de	1870		1871		1872		1873		1874	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	47	56.122	47	58.039	49	63.385	50	65.838	51	71.756
700 à 800.....	7	5.300	8	6.034	9	6.567	8	5.795	12	8.899
600 à 700.....	27	17.236	27	17.236	28	17.720	28	17.724	30	18.929
500 à 600.....	19	10.683	19	10.683	27	14.881	27	14.970	25	13.777
400 à 500.....	46	20.736	52	23.479	55	24.640	57	25.657	53	23.461
300 à 400.....	64	21.993	67	23.016	66	22.339	69	23.290	70	23.927
200 à 300.....	112	28.110	107	26.799	101	25.410	91	23.488	82	20.869
100 à 200.....	100	15.044	86	13.091	80	12.513	66	10.296	55	8.422
60 à 100.....	44	3.250	42	3.095	45	3.526	45	3.541	42	3.258
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	14	766
30 à 60.....	36	1.488	34	1.405	28	1.261	28	1.303	8	322
20 à 30.....	24	533	27	626	31	733	30	711	31	728
10 à 20.....	23	326	25	363	36	537	36	562	27	559
Au-dessous de 10	218	900	220	913	228	973	234	992	225	948
Totaux.....	767	181.741	761	184.781	783	194.485	769	193.867	734	196.621

TABLEAU N° 25.

CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR

## Ports réunis

NAVIRES de	1855		1856		1857		1858		1859	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	12	11.210	27	23.056	30	31.380	28	30.672	27	30.766
700 à 800.....	17	12.623	27	19.954	33	24.409	35	25.920	35	25.922
600 à 700.....	28	17.801	46	29.636	47	30.390	49	31.717	48	31.079
500 à 600.....	63	34.004	106	57.431	122	66.383	129	65.270	117	63.668
400 à 500.....	159	70.662	216	96.275	242	108.163	249	111.449	251	112.451
300 à 400.....	280	97.324	329	111.391	335	116.738	332	115.989	322	112.623
200 à 300.....	661	158.414	730	175.910	756	181.597	763	183.710	721	173.640
100 à 200.....	1.444	205.836	1.520	217.404	1.572	224.986	1.535	218.633	1.483	211.146
60 à 100.....	1.699	130.630	1.701	130.622	1.726	132.747	1.695	130.230	1.681	128.682
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
30 à 60.....	1.538	66.253	1.516	64.696	1.531	65.248	1.526	64.940	1.510	64.342
20 à 30.....	892	22.813	873	21.658	891	21.900	883	21.665	868	21.403
10 à 20.....	1.413	19.926	1.409	19.840	1.491	21.006	1.508	21.344	1.534	21.711
Au-dessous de 10	6.042	24.658	6.233	26.213	6.399	27.588	6.461	28.305	6.435	28.509
Totaux.....	14.248	872.156	14.724	998.996	15.175	1.032.535	15.187	1.049.844	15.032	1.025.942

CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

## Ports réunis

NAVIRES de	1860		1861		1862		1863		1864	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	29	34.145	31	36.006	35	39.984	43	48.670	50	58.246
700 à 800.....	33	24.351	31	22.835	30	22.042	30	22.114	31	22.943
600 à 700.....	49	31.770	48	31.094	44	28.598	46	29.839	50	32.433
500 à 600.....	112	60.913	118	64.328	116	63.351	113	61.897	119	65.196
400 à 500.....	243	108.691	243	108.624	233	104.108	253	112.943	256	114.693
300 à 400.....	304	106.474	294	103.408	300	106.193	305	107.548	296	104.825
200 à 300.....	677	163.546	654	158.288	645	157.585	626	151.753	639	153.318
100 à 200.....	1.421	203.115	1.364	193.152	1.345	191.228	1.300	183.474	1.286	181.116
60 à 100.....	1.662	127.159	1.640	125.695	1.633	123.257	1.585	121.361	1.541	117.759
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
30 à 60.....	1.513	64.384	1.531	66.008	1.587	67.644	1.607	68.370	1.586	67.742
20 à 30.....	885	21.753	880	21.632	942	23.122	966	23.707	963	23.635
10 à 20.....	1.539	21.983	1.586	22.800	1.590	22.953	1.585	22.915	1.591	23.113
Au-dessous de 10	6.455	28.840	6.625	30.123	6.632	30.506	6.633	30.644	6.776	31.588
Totaux.....	14.922	996.124	15.065	983.996	15.132	982.571	15.092	985.235	15.184	998.519

## CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

## Ports réunis

NAVIRES de	1865		1866		1867		1868		1869	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	58	69.524	66	83.403	76	92.450	80	96.189	80	98.916
700 à 800.....	37	27.338	39	28.971	45	33.446	45	33.508	44	32.742
600 à 700.....	53	34.178	63	40.350	65	41.682	66	42.443	70	45.103
500 à 600.....	116	63.572	122	66.315	118	64.111	112	60.717	124	67.318
400 à 500.....	253	113.404	250	112.019	249	111.759	259	116.135	253	114.465
300 à 400.....	292	103.435	301	106.526	300	105.973	307	108.435	322	113.514
200 à 300.....	636	154.999	640	155.886	647	158.277	653	161.231	674	164.867
100 à 200.....	1.274	179.389	1.342	187.217	1.318	182.857	1.330	185.520	1.315	183.470
60 à 100.....	1.437	109.630	1.482	113.577	1.415	108.854	1.386	106.376	1.375	105.614
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
30 à 60.....	1.457	62.930	1.567	66.627	1.560	66.289	1.519	64.458	1.525	64.950
20 à 30.....	968	23.575	996	24.435	1.004	24.631	1.020	25.030	1.054	25.883
10 à 20.....	1.559	22.598	1.621	23.436	1.593	23.035	1.551	22.501	1.592	22.204
Au-dessous de 10	6.679	31.773	7.448	34.069	7.212	35.315	7.287	36.005	7.850	35.910
Totaux.....	14.814	996.345	15.637	1.042.811	15.602	1.048.679	15.615	1.058.548	15.778	1.074.656

## CLASSEMENT D'APRÈS LEUR TONNAGE DES NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR (suite)

## Ports réunis

NAVIRES de	1870		1871		1872		1873		1874	
	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage	Nombre de navires	Tonnage
800 et au-dessus.	88	106.995	90	110.641	98	121.838	106	132.854	103	136.050
700 à 800.....	51	38.134	53	36.668	55	40.869	54	40.162	58	42.994
600 à 700.....	74	47.912	74	47.834	82	52.626	79	50.886	80	51.327
500 à 600.....	119	63.701	122	65.413	133	72.640	127	69.473	122	66.948
400 à 500.....	256	115.099	267	119.840	268	120.056	252	113.202	236	106.014
300 à 400.....	337	117.567	347	122.096	331	116.223	338	118.052	344	118.306
200 à 300.....	649	159.347	638	155.980	650	156.148	593	147.202	550	135.322
100 à 200.....	1.209	170.112	1.252	178.938	1.181	163.123	1.096	155.212	1.010	142.301
60 à 100.....	1.288	102.539	1.208	94.811	1.298	95.391	1.202	91.802	1.158	88.742
50 à 60.....	»	»	»	»	»	»	»	»	350	19.196
30 à 60.....	1.437	61.101	1.445	60.993	1.487	60.022	1.425	59.700	1.062	41.466
20 à 30.....	1.123	27.386	1.136	27.829	1.124	27.289	1.182	27.524	1.148	28.466
10 à 20.....	1.679	25.345	1.488	21.135	1.482	20.697	1.548	20.720	1.299	18.780
Au-dessous de 10	7.077	37.003	7.139	35.735	7.385	40.153	7.557	41.742	8.002	41.360
Totaux.....	15.386	1.072.241	15.259	1.077.811	15.574	1.089.075	15.559	1.068.031	15.524	1.027.272

TABLEAU N° 26.  
CLASSEMENT D'APRÈS LA FORCE DES MACHINES DES NAVIRES A VAPEUR  
Port de Marseille

ANNÉES	200 Chev. et au-dessus		100 à 200 Chevaux		60 à 100 Chevaux		30 à 60 Chevaux		Moins de 30 Chevaux		TOTAL	
	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur
1855.....	28	7.300	33	4.935	15	1.114	9	476	6	76	91	13.901
1856.....	31	8.090	39	5.905	25	1.842	16	516	5	71	110	16.424
1857.....	38	8.820	47	7.045	31	2.292	11	530	4	46	124	18.738
1858.....	35	9.660	43	6.395	31	2.320	8	860	5	82	122	18.817
1859.....	36	10.110	39	5.815	28	2.120	7	910	5	82	115	18.437
1860.....	41	12.210	35	5.135	27	2.040	7	335	6	92	116	19.812
1861.....	47	14.530	37	5.220	28	2.100	10	440	5	80	127	22.370
1862.....	49	15.160	33	4.660	27	2.020	15	730	7	153	131	22.723
1863.....	50	15.860	38	4.617	29	2.179	15	705	6	121	133	23.492
1864.....	56	17.280	37	5.193	31	2.309	17	798	7	149	148	25.724
1865.....	57	17.460	37	5.213	28	2.105	18	794	7	132	147	25.704
1866.....	56	17.400	51	6.823	30	2.265	16	687	8	96	161	27.271
1867.....	63	19.648	56	7.443	33	2.527	20	721	8	127	180	30.466
1868.....	63	19.370	54	7.213	35	2.707	21	771	17	197	190	30.258
1869.....	66	20.810	57	7.583	40	2.627	18	752	20	246	201	32.018
1870.....	70	22.340	55	7.367	35	2.693	17	691	25	278	202	33.369
1871.....	68	22.328	49	6.777	35	2.693	17	691	26	345	195	32.834
1872.....	74	24.265	56	7.610	33	2.568	18	740	29	890	210	35.573
1873.....	75	24.915	55	7.430	27	2.110	16	698	31	431	204	35.584
1874.....	76	25.685	55	7.195	28	2.195	18	814	27	404	204	36.293

TABLEAU N° 27.  
CLASSEMENT D'APRÈS LA FORCE DES MACHINES DES NAVIRES A VAPEUR  
Ports réunis

ANNÉES	200 Chev. et au-dessus		100 à 200 Chevaux		60 à 100 Chevaux		30 à 60 Chevaux		Moins de 30 Chevaux		TOTAL	
	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur	Navires	Chevaux vapeur
1855.....	34	9.245	61	8.460	55	3.806	35	1.680	40	711	225	23.902
1856.....	40	11.335	69	9.570	81	5.722	44	2.035	41	763	275	29.435
1857.....	52	13.338	92	11.850	107	6.526	39	1.737	42	767	330	34.208
1858.....	46	12.035	90	11.650	94	5.973	52	1.975	42	729	324	32.862
1859.....	54	12.655	91	10.870	99	5.888	41	1.480	39	637	324	31.530
1860.....	47	13.805	76	10.125	76	5.522	61	2.412	54	827	314	32.691
1861.....	55	16.405	76	9.930	73	5.307	61	2.508	61	940	327	35.085
1862.....	69	18.655	76	9.025	85	5.459	64	2.525	88	716	338	36.470
1863.....	74	19.865	76	9.325	77	5.368	67	2.621	51	993	345	38.192
1864.....	65	22.157	76	10.056	79	6.045	82	3.317	62	1.211	364	42.787
1865.....	79	27.202	83	10.701	83	5.734	75	2.922	65	1.191	385	47.740
1866.....	96	34.412	87	11.099	87	5.780	76	2.814	61	1.055	407	55.160
1867.....	105	35.280	87	10.844	81	5.507	81	3.023	66	1.108	420	55.762
1868.....	95	33.723	85	10.879	91	6.102	84	3.063	78	1.191	433	54.958
1869.....	100	35.738	89	11.279	97	6.127	83	3.164	85	1.220	454	57.523
1870.....	120	39.722	93	11.463	77	5.377	74	2.946	93	1.403	457	60.911
1871.....	125	42.246	90	10.958	85	5.935	80	3.191	93	1.453	473	63.788
1872.....	131	44.797	91	11.696	89	6.211	89	3.486	112	1.755	512	67.945
1873.....	142	47.392	88	10.601	96	6.123	85	3.173	110	1.671	516	68.960
1874.....	138	46.598	79	10.096	84	5.887	99	3.912	122	2.002	522	68.495



## CHAPITRE III

---

### MOUVEMENT COMMERCIAL DU PORT DE MARSEILLE

---

Commerce général. — Commerce spécial. — Comptes relatifs au mouvement des marchandises. — État actuel des principales branches du commerce et de l'industrie. — Relations commerciales du Port de Marseille avec les colonies françaises et les puissances étrangères. — Transit. — Entrepôts.

---

#### COMMERCE GÉNÉRAL (1)

Le Mouvement du *Commerce général* du port de Marseille, avec les Colonies françaises et les puissances étrangères, est évalué (2), pour 1874, à une somme totale de 1,915 millions de francs, ce qui donne une augmentation de 783 millions sur l'année 1857 ( soit 69 0/0 ) :

1874. . . . .	F. 1,915 millions.
1857. . . . .	1,132 »

Différence en faveur de 1874. . F. 783 millions.

En faisant le même calcul pour les valeurs importées et exportées dans tous les ports réunis, on trouve une augmentation totale de 71 0/0. Le port de Marseille a donc suivi de très-près la marche progressive du Commerce général de la France.

A l'Importation, les valeurs qui avaient été de 674 millions, en 1857, se sont élevées, en 1874, à 1,096 ; soit une augmentation de 422 millions ( 67 0/0 ).

A l'Exportation, les valeurs se sont élevées de 457 à 818 millions, soit 361 millions de plus qu'en 1857 (79 0/0 ).

---

(1) Le *Commerce général*, à l'importation, embrasse tout ce qui est arrivé de l'étranger ou des Colonies, soit pour la consommation, soit pour la réexportation ou le transit ; il se compose, à l'exportation, de toutes les marchandises qui passent, à l'étranger, sans distinction de leur origine française ou étrangère.

(2) Les bases d'évaluation sont déterminées, chaque année, avec le concours des Chambres de commerce, par une commission instituée auprès du Ministère de l'Agriculture et du Commerce. On leur donne le nom de : *Valeurs actuelles*.

TABLEAU RÉCAPITULATIF (1)

ANNÉES	IMPORTATION	EXPORTATION	TOTAUX
1874	1.096.000.000	818.000.000	1.915.000.000
1857	674.000.000	457.000.000	1.132.000.000
Différence en faveur de 1874..	422.000.000	361.000.000	783.000.000

Il y a lieu de remarquer qu'en 1857 les importations avaient excédé les exportations dans la proportion de 47 0/0, et qu'en 1874, cette proportion n'est plus que de 39 0/0.

## COMMERCE SPÉCIAL (2)

Les évaluations du *Commerce spécial* se résument ainsi pour les années 1857 et 1874.

ANNÉES	IMPORTATION	EXPORTATION	TOTAUX
1874	780.000.000	489.000.000	1.269.000.000
1857	460.000.000	274.000.000	734.000.000
Différence en faveur de 1874..	320.000.000	215.000.000	535.000.000

L'augmentation totale des valeurs est de 535 millions, soit de 72 0/0.

Cette même augmentation s'élève pour tous les ports réunis à 92 0/0.

A l'importation, les valeurs du Commerce spécial ont augmenté de 320 millions et à l'exportation de 215 millions.

Ici, encore les importations dominent les exportations; mais la proportion qui était de 67 0/0 en 1857, n'était plus que de 59 0/0, en 1874.

Pour tous les ports réunis (3), c'est l'inverse qui se remarque en 1874, c'est-à-dire, qu'au *Commerce général* comme au *Commerce spécial*, les exportations excèdent de beaucoup les importations; mais, en 1857, les valeurs des importations étaient un peu plus élevées que celles des exportations.

(1) Ce résumé est extrait du tableau n° 1, ci-joint.

(2) A l'importation, le *Commerce spécial* ne comprend que ce qui est entré dans la consommation intérieure du pays; à l'exportation, il se compose des marchandises nationales et de celles qui, nationalisées par le paiement des droits d'entrée, sont ensuite exportées.

(3) Voir le tableau n° 2.

TABLEAU N° 1.

MOUVEMENT DES MARCHANDISES

Port de Marseille

ANNÉES	IMPORTATIONS						EXPORTATIONS						IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉUNIES						DROITS PERÇUS	
	COMMERCE GÉNÉRAL			COMMERCE SPÉCIAL			COMMERCE GÉNÉRAL			COMMERCE SPÉCIAL			COMMERCE GÉNÉRAL			COMMERCE SPÉCIAL			Importations	Exportations
	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions	Poids en tonnes de 1,000 kil.	Valeur exprimée en millions		
1855	1.054.875	674	680.453	460	430.673	437	430.673	437	430.673	437	430.673	437	430.673	437	430.673	437	430.673	437	32.473.324	193.165
1856	1.035.493	483	600.586	344	506.133	436	506.133	436	506.133	436	506.133	436	506.133	436	506.133	436	506.133	436	39.686.998	149.516
1857	892.877	505	594.105	367	480.499	516	480.499	516	480.499	516	480.499	516	480.499	516	480.499	516	480.499	516	39.483.900	142.513
1858	897.168	592	490.719	436	460.239	537	460.239	537	460.239	537	460.239	537	460.239	537	460.239	537	460.239	537	39.936.337	149.809
1859	1.016.976	637	668.563	517	486.835	570	486.835	570	486.835	570	486.835	570	486.835	570	486.835	570	486.835	570	34.699.344	137.630
1860	1.050.792	692	799.385	537	494.966	577	494.966	577	494.966	577	494.966	577	494.966	577	494.966	577	494.966	577	36.184.057	69.354
1861	977.677	726	736.028	580	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	43.399.285	81.460
1862	907.975	741	663.547	577	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	610.341	593	43.399.285	81.460
1863	958.938	857	747.678	663	674.044	770	674.044	770	674.044	770	674.044	770	674.044	770	674.044	770	674.044	770	43.399.285	81.460
1864	977.754	761	715.601	563	693.608	724	693.608	724	693.608	724	693.608	724	693.608	724	693.608	724	693.608	724	43.399.285	81.460
1865	1.455.620	932	1.031.029	627	766.010	658	766.010	658	766.010	658	766.010	658	766.010	658	766.010	658	766.010	658	43.399.285	81.460
1866	1.943.193	1.072	1.438.003	783	983.604	728	983.604	728	983.604	728	983.604	728	983.604	728	983.604	728	983.604	728	43.399.285	81.460
1867	1.430.686	843	1.097.342	647	858.789	736	858.789	736	858.789	736	858.789	736	858.789	736	858.789	736	858.789	736	43.399.285	81.460
1868	1.571.488	830	1.219.176	687	742.553	688	742.553	688	742.553	688	742.553	688	742.553	688	742.553	688	742.553	688	43.399.285	81.460
1869	1.510.175	1.034	1.400.512	920	592.964	713	592.964	713	592.964	713	592.964	713	592.964	713	592.964	713	592.964	713	43.399.285	81.460
1870	1.493.393	1.059	1.344.024	805	781.001	861	781.001	861	781.001	861	781.001	861	781.001	861	781.001	861	781.001	861	43.399.285	81.460
1871	1.755.447	1.154	1.494.833	793	839.951	841	839.951	841	839.951	841	839.951	841	839.951	841	839.951	841	839.951	841	43.399.285	81.460
1872	1.829.569	1.096	1.698.304	780	1.007.480	818	1.007.480	818	1.007.480	818	1.007.480	818	1.007.480	818	1.007.480	818	1.007.480	818	43.399.285	81.460
1873																			43.399.285	81.460
1874																			43.399.285	81.460

TABLEAU N° 2.

## MOUVEMENT DES MARCHANDISES

Tous les ports réunis

ANNÉES	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS			IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS RÉUNIES						DROITS PERÇUS	
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL		Total	Importations	Exportations	Total
	Poids en tonnes	Valeur exprimée en millions de 1,000 kil.	Poids en tonnes	Valeur exprimée en millions de 1,000 kil.	Poids en tonnes	Valeur exprimée en millions de 1,000 kil.	Poids en tonnes	Valeur exprimée en millions de 1,000 kil.	Poids en tonnes	Valeur exprimée en millions de 1,000 kil.				
	de 1,000 kil.	en millions de 1,000 kil.	de 1,000 kil.	en millions de 1,000 kil.	de 1,000 kil.	en millions de 1,000 kil.	de 1,000 kil.	en millions de 1,000 kil.	de 1,000 kil.	en millions de 1,000 kil.				
1855	8.585.349	2.689	7.793.703	1.872	9	1.863	8.10.534.372	5.328	5	9.170.054	3.738	7.182.812.900	1.777.487	184.590.387
1856	8.431.700	2.454	7.500.061	1.563	8	1.887	8.10.907.376	4.725	5	9.576.887	3.450	1.184.082.609	3.706.819	187.849.498
1857	8.457.585	2.354	7.739.520	1.640	7	2.232.487	8.11.419.038	5.411	9	9.992.016	3.907	1.189.489.288	4.220.708	193.709.991
1858	8.968.834	2.857	8.233.522	1.897	3	2.036.749	8.11.730.473	5.804	8	10.270.271	4.174	1.131.386.254	3.442.333	184.928.486
1859	10.635.835	3.085	9.927.232	2.442	3	1.862.946	8.13.420.438	5.715	6	11.790.478	4.368	6.136.719.579	1.610.655	198.360.934
1860	9.817.263	3.899	9.251.858	2.198	6	2.237.781	7.12.726.320	5.949	4	11.489.642	4.441	8.152.325.318	1.069.111	153.394.432
1861	9.902.635	3.236	9.208.907	2.426	4	2.608.238	6.13.210.273	6.762	8	11.817.145	5.069	0.166.286.134	800.354	167.086.682
1862	10.725.835	3.407	9.798.654	2.528	2	2.615.878	2.14.163.071	7.328	6	12.414.532	5.452	4.133.413.533	333.610	183.747.143
1863	11.469.800	3.527	10.569.370	2.641	8	3.221.536	8.13.664.600	7.613	9	13.790.806	5.730	2.125.490.422	205.698	195.396.120
1864	13.075.689	3.845	12.003.615	2.793	5	3.507.495	6.17.546.830	8.426	11	15.510.810	5.974	4.122.973.165	307.793	193.280.958
1865	13.846.966	4.030	12.727.746	3.026	5	3.087.653	9.18.000.898	7.965	0	13.815.401	3.852	4.120.878.530	186.811	121.065.341
1866	14.456.750	4.258	13.227.653	3.303	7	3.301.873	9.18.922.340	7.979	1	16.529.098	6.093	6.123.718.534	160.815	123.879.349
1867	11.487.333	4.008	10.642.598	3.153	4	2.981.018	8.15.520.844	8.032	3	13.623.617	5.228	0.120.230.731	164.491	130.445.332
1868	11.852.832	3.497	10.690.074	2.867	4	3.989.873	8.15.716.430	6.933	6	13.679.917	5.669	5.127.934.361	358.571	128.210.932
1869	11.562.617	3.953	11.175.984	3.566	7	3.184.539	5.15.314.646	7.231	4	14.360.593	6.439	2.153.888.537	380.464	166.319.001
1870	13.718.810	4.501	12.945.783	3.570	3	5.234.856	6.19.770.464	9.253	2	18.180.619	7.331	9.145.777.218	496.696	166.366.914
1871	14.645.435	4.576	13.594.994	3.544	8	5.489.131	3.20.930.777	9.398	7	19.084.184	7.342	4.218.454.013	342.117	218.496.130
1872	14.463.889	4.432	13.641.866	3.507	7	5.293.663	4.120.600.598	9.424	6	18.935.531	7.208	8.189.067.616	397.447	189.465.083

## NUMÉRAIRE

OR ET ARGENT — LINGOTS ET MONNAIE

(valeur exprimée en millions)

ANNÉES	POUR MARSEILLE				POUR LA FRANCE				
	COMMERCE GÉNÉRAL			COMMERCE SPÉCIAL	COMMERCE GÉNÉRAL			COMMERCE SPÉCIAL	
	Importations	Exportations	Total	Importations	Exportations	Total	Importations	Exportations	Total
1855	120.8	401.3	522.1	130.8	325.1	445.9	814.8	732.2	1,547.0
1856	139.1	250.4	389.5	139.1	195.7	334.8	679.3	506.4	1,185.7
1857	84.9	19.4	104.3	84.9	19.4	104.3	1,096.0	622.0	1,718.0
1858	107.0	2.4	109.4	107.0	2.3	109.3	863.9	281.8	1,145.7
1859	93.1	205.2	300.3	95.1	195.3	290.4	715.0	393.7	1,108.7
1860	115.6	167.0	282.6	115.6	102.9	218.5	715.4	359.9	1,075.3
1861	154.1	99.1	253.2	137.5	75.5	213.0	448.9	302.4	751.3
1862	84.8	95.3	180.1	80.4	92.4	172.8	317.5	506.6	824.1
1863	47.6	74.1	121.7	40.4	67.5	107.9	395.3	345.7	741.0
1864	77.3	46.1	123.4	76.1	45.0	121.1	631.9	559.2	1,191.1
1865	91.8	81.5	173.3	83.4	73.1	156.5	998.5	206.4	1,204.9
1866	139.1	250.4	389.5	139.1	195.7	334.8	679.3	506.4	1,185.7
1867	84.9	19.4	104.3	84.9	19.4	104.3	1,064.6	654.5	1,619.1
1868	107.0	2.4	109.4	107.0	2.3	109.3	849.4	252.8	1,102.2
1869	93.1	205.2	300.3	95.1	195.3	290.4	686.6	365.0	1,051.6
1870	115.6	167.0	282.6	115.6	102.9	218.5	647.4	264.3	911.7
1871	154.1	99.1	253.2	137.5	75.5	213.0	416.4	231.2	677.6
1872	84.8	95.3	180.1	80.4	92.4	172.8	301.1	501.7	802.8
1873	47.6	74.1	121.7	40.4	67.5	107.9	383.0	333.4	716.4
1874	77.3	46.1	123.4	76.1	45.0	121.1	564.7	491.8	1,056.5
1875	91.8	81.5	173.3	83.4	73.1	156.5	951.8	159.8	1,110.8

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES (1)

## COMMERCE GÉNÉRAL

Dans l'ensemble des échanges, en réunissant les exportations aux importations, les marchandises qui ont donné lieu aux affaires les plus importantes sont les suivantes :

Soie et bourre de soie. . . . .	F. 259 millions.
Tissus, passementerie et rubans de coton, de soie et de laine	231 id.
Céréales . . . . .	199 id.
Café . . . . .	82 id.
Peaux . . . . .	80 id.
Graines et fruits oléagineux. . . . .	71 id.
Coton en laine . . . . .	62 id.

Les augmentations les plus remarquables de 1874 sur l'année 1875, ont eu pour objet les marchandises ci-après désignées :

Tissus . . . . .	F. 123 millions.
Soie et bourre de soie. . . . .	113 id.
Coton . . . , . . . , . . . . .	53 id.
Café . . . . .	48 id.
Thé . . . . .	36 id.

Dans les deux tableaux transcrits ci-après, nous avons classé, par ordre d'importance, les principales marchandises importées ou exportées.

A l'importation, la soie, les céréales, les peaux, les laines, le café, les tissus, le coton en laine et les graines oléagineuses, occupent le première rang.

A l'exportation, les tissus de coton, la soie et la bourre de soie sont encore en première ligne, mais le sucre, le café, la mercerie, les céréales et les peaux préparées viennent immédiatement après.

(1) Tableaux nos 1 et 2 ci-joints.

TABLEAU N° 1.

## IMPORTATIONS

PRINCIPALES MARCHANDISES	1857	1874	AUGMENTATION	DIMINUTION
Soie et bourre de soie.....	128.553.000	192.119.000	63.566.000	»
Céréales.....	125.750.000	170.608.000	44.858.000	»
Peaux et pelleteries brutes.....	37.426.000	61.283.000	23.857.000	»
Laines en masse.....	33.430.000	55.863.000	22.433.000	»
Café.....	22.451.000	46.019.000	23.568.000	»
Tissus, passementerie et rubans de coton...	4.846.000	43.815.000	38.969.000	»
Coton en laine.....	9.565.000	43.831.000	33.766.000	»
Graines oléagineuses.....	33.420.000	42.600.000	9.180.000	»
Fruits oléagineux.....	»	28.683.000	28.683.000	»
Sucres bruts et raffinés.....	40.041.000	26.610.000	»	13.431.000
Bois communs.....	10.969.000	19.100.000	8.131.000	»
Thé.....	50.653	18.522.000	18.471.345	»
Bestiaux.....	3.264.000	16.447.000	13.447.000	»
Huiles fixes pures.....	15.554.000	14.825.000	»	729.000
Plomb en masse.....	15.963.000	13.327.000	»	2.636.000
Tabacs en feuilles.....	6.060.000	12.162.000	6.102.000	»
Tissus, passementerie et rubans de soie...	2.541.000	11.798.000	9.257.000	»
Tissus, passementerie et rubans de laine...	»	11.412.000	11.412.000	»
Minéral de fer.....	655.291	10.451.000	9.795.709	»
Fruits de table.....	6.219.000	10.357.000	4.138.000	»

TABLEAU N° 2.

## EXPORTATIONS

PRINCIPALES MARCHANDISES	1857	1874	AUGMENTATION	DIMINUTION
Tissus, passementerie et rubans de coton..	26.537.000	70.522.000	43.985.000	»
Soie et bourre de soie.....	17.785.000	67.588.000	49.853.000	»
Tissus, passementerie et rubans de laine...	39.636.000	52.610.000	12.974.000	»
Sucres raffinés.....	23.764.000	42.681.000	18.917.000	»
Tissus, passementerie et rubans de soie...	38.888.000	40.936.000	7.048.000	»
Café.....	11.669.000	36.663.000	24.994.000	»
Mercerie.....	11.772.000	28.573.000	16.800.000	»
Céréales, Grains et farines.....	46.603.000	28.408.000	»	18.195.000
Outils et ouvrages en métaux.....	12.556.000	27.749.000	15.193.000	»
Peaux préparées.....	10.112.000	26.351.000	16.239.000	»
Ouvrages en peaux ou en cuir.....	7.330.000	21.903.000	14.573.000	»
Vins de toute sorte.....	16.995.000	21.584.000	4.589.000	»
Coton en laine.....	»	19.389.000	19.389.000	»
Peaux et pelleteries brutes.....	9.786.000	18.970.000	9.184.000	»
Thé.....	61.392	18.379.000	18.317.608	»
Orfèvrerie et bijouterie.....	3.003.000	17.890.000	14.887.000	»
Vêtements et pièces de lingerie cousues...	9.174.000	12.580.000	3.406.000	»
Papiers, carton et livres.....	8.326.000	10.398.000	2.072.000	»
Poterie, verres et cristaux.....	8.468.000	10.664.000	2.196.000	»
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	6.824.000	12.244.000	5.420.000	»

## COMMERCE SPÉCIAL

Dans le Commerce spécial, les principales marchandises sont classées dans l'ordre suivant :

## IMPORTATION

Céréales . . . . .	F. 153 millions.
Soie et Bourre de soie . . . . .	143 id.
Laines en masse. . . . .	63 id.
Peaux brutes. . . . .	51 id.
Graines oléagineuses . . . . .	50 id.
Coton en laine. . . . .	33 id.
Sucre brut. . . . .	26 id.

## EXPORTATION

Nous remarquons en première ligne :

Tissus . . . . .	F. 96 millions.
Céréales . . . . .	25 id.
Outils et Ouvrages en métaux. . . . .	25 id.
Peaux préparées. . . . .	22 id.
Mercerie . . . . .	19 id.
Vins . . . . .	19 id.

Les deux tableaux qui suivent, n° 1 et 2, donnent les détails les plus complets sur le mouvement des marchandises importées ou exportées, au double point de vue du commerce général et du commerce spécial.



TABLEAU N° 1.  
COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES  
Importations — Port de Marseille

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1857			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Soie et bourre de soie.....	24.634	128.553.678	19.815	106.157.994
Céréales (grains et farines).....	4.356.096	125.750.878	1.396.208	68.815.478
Laines en masse.....	157.987	33.430.105	115.755	22.240.578
Peaux et pelleteries brutes.....	112.689	37.426.212	56.598	22.747.294
Graines oléagineuses.....	793.016	33.420.150	703.015	29.499.955
Bestiaux.....	29.672	3.264.843	29.648	3.264.808
Café.....	154.032	22.451.082	44.890	6.584.770
Coton en laine.....	54.690	9.565.420	24.774	4.582.316
Sucres bruts et raffinés.....	420.236	40.041.953	345.415	33.224.202
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	8.340	4.846.584	»	60
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	»	»	»	»
Fruits oléagineux.....	»	»	»	»
Huiles fixes pures.....	135.184	15.554.224	106.679	12.459.511
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	191	2.541.510	»	72.053
Bois communs.....	463.340	10.969.396	421.757	9.191.331
Tabac en feuilles ou en côtes.....	43.289	6.060.404	13.275	1.858.478
Fruits de table.....	55.665	6.219.027	47.801	5.364.604
Graisses de toute sorte.....	37.844	4.851.859	25.184	3.290.554
Thé.....	»	»	»	»
Plomb en masse, battu ou laminé, minéral et débris de vieux ouvrages.....	278.805	15.963.060	140.618	7.272.432
Minéral de fer.....	»	»	»	»
Indigo.....	1.072	1.929.474	264	475.866
Légumes secs et leurs farines.....	64.083	2.745.587	48.419	2.082.030
Chanvre.....	35.652	3.659.616	34.709	3.447.352
Peaux préparées.....	»	»	»	»
Cochenille.....	1.539	1.615.541	561	589.813
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	19.306	3.271.446	15.491	1.694.293
Safran.....	»	»	»	»
Riz en grains.....	67.715	2.509.786	56.293	2.086.754
Batiments de mer en bois ou en fer.....	»	»	»	»
Poivre.....	34.260	5.824.236	3.892	661.688
Cheveux non ouvrés.....	»	»	»	»
Vins en cercles ou en bouteilles.....	88.893	6.723.050	85.752	6.520.539
Œufs de volaille et de gibier.....	»	»	»	»
Morue sèche.....	»	»	»	»
Os, sabots et cornes de bétail bruts.....	»	»	»	»
Garance en racine.....	»	»	»	»
Chapeaux de paille.....	729	2.103.092	128	303.043
Houille crue.....	863.922	1.655.314	131.519	257.548
Fer, fonte et acier.....	314.959	4.173.985	256.467	2.734.567
Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences.....	»	»	»	»
Nitrates de potasse et de soude.....	39.621	2.755.928	26.576	1.897.512
Soufre épuré (non), minéral compris.....	424.638	7.234.669	357.278	6.086.944
Liège ouvré.....	5.894	1.294.522	113	27.475
Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange.....	»	»	»	»
Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages.....	9.880	3.210.984	8.766	2.848.833
Corail brut.....	»	»	»	»
Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse.....	»	»	»	»
Amurca et grignon.....	»	»	»	»
Huiles de pétrole et de schiste brutes.....	318	1.609.900	154	424.385
Fruits médicinaux.....	»	»	»	»
Beurre frais ou fondu.....	»	»	»	»
Viandes salées.....	»	»	»	»
Bois d'ébénisterie.....	»	»	»	»
Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dén. bruts.....	»	»	»	»
Bois de teinture en bûches.....	54.574	1.157.340	33.502	950.455
Eponges de toute sorte.....	»	»	»	»
Son.....	»	»	»	»
Autres articles.....	1.394.836	120.619.159	1.250.605	91.023.578
Total.....	10.548.751	674.924.013	6.801.522	460.736.833
Or et argent.....	1.784	105.699.395	1.784	105.700.885
Total général.....	10.550.535	780.623.408	6.803.306	566.437.718

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Importations — Port de Marseille

(Suite)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1860			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Soie et bourre de soie.....	32.891	118.647.012	28 042	98.106.216
Céréales (grains et farines).....	1.211.450	37.536.528	379.130	11.976.642
Laines en masse.....	160.306	55.459.055	159.004	55.006.293
Peaux et pelletteries brutes.....	122.624	33.766.490	89.431	25.827.851
Graines oléagineuses.....	782.027	36.232.934	765.074	35.840.821
Bestiaux.....	33.030	3.889.650	32.857	3.818.605
Café.....	193.841	28.128.555	40.765	5.781.109
Coton en laine.....	67.339	11.089.613	54.430	8.969.075
Sucres bruts et raffinés.....	553.265	39.568.157	502.940	35.139.007
Tissus passementerie et rubans de coton.....	2.010	1.179.459	»	»
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	»	»	»	»
Fruits oléagineux.....	»	»	»	»
Huiles fixes pures.....	237.647	31.904.366	118.245	14.884.171
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	183	1.884.928	10	50.328
Bois communs.....	819.319	17.901.088	775.953	16.987.706
Tabac en feuilles ou en côtes.....	68.232	10.098.265	56.858	8.414.928
Fruits de table.....	55.343	5.162.238	50.636	4.818.633
Graisses de toute sorte.....	16.112	1.957.066	5.045	624.006
Thé.....	»	»	»	»
Plomb en masse, battu ou laminé, minéral et débris de vieux ouvrages.....	390.167	20.989.143	232.720	11.304.381
Minéral de fer.....	»	»	»	»
Indigo.....	»	»	»	»
Légumes secs et leurs farines.....	36.299	1.879.354	16.299	619.345
Chanvre.....	33.117	3.161.833	27.622	2.611.115
Peaux préparées.....	»	»	»	»
Corhenille.....	2.998	2.158.209	2.013	1.811.673
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	14.582	2.897.848	14.559	1.629.192
Safran.....	354	5.311.050	215	3.225.000
Riz en grains.....	53.834	1.892.428	41.843	1.490.231
Batiments de mer en bois ou en fer.....	»	»	»	»
Poivre.....	10.579	1.586.833	5.483	817.906
Cheveux non ouvrés.....	»	»	»	»
Vins en cercles ou en bouteilles.....	29.471	1.895.351	22.763	1.417.099
Œufs de volaille et de gibier.....	8.719	1.046.291	8.713	1.045.535
Morue sèche.....	»	»	»	»
Os, sabots et cornes de bétail bruts.....	»	»	»	»
Garance en racine.....	64.443	5.542.108	89	7.694
Chapeaux de paille.....	773	2.035.537	210	505.407
Houille crue.....	488.681	794.018	166.478	301.323
Fer, fonte et acier.....	150.016	1.818.881	95.912	311.555
Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences.....	421	1.538.174	151	480.742
Nitrates de potasse et de soude.....	11.723	622.962	20.920	872.344
Soufre épuré (non), minéral compris.....	215.102	4.302.042	217.708	4.354.157
Liège ouvré.....	»	»	»	»
Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange.....	»	»	»	»
Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages.....	14.980	4.044.635	14.156	3.822.228
Corail brut.....	»	»	»	»
Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse.....	»	»	»	»
Amurca et grignon.....	»	»	»	»
Huiles de pétrole et de schiste brutes.....	»	»	»	»
Fruits médicinaux.....	»	»	»	»
Beurre frais ou fondu.....	»	»	»	»
Viandes salées.....	19.455	1.691.134	10.198	983.190
Bois d'ébénisterie.....	»	»	»	»
Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dén. bruts.....	»	»	»	»
Bois de teinture en bûches.....	66.083	971.601	54.851	792.070
Eponges de toute sorte.....	»	»	»	»
Son.....	»	»	»	»
Autres articles.....	1.049.601	93.537.600	893.155	72.099.800
Total.....	6.968.919	592.282.429	4.904.438	436.746.780
Or et argent.....	2.757	73.386.219	2.756	73.367.919
Total général.....	6.971.676	665.668.648	4.907.194	510.114.699

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Importations — Port de Marseille

( Suite )

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1870			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Soie et bourre de soie.....	27.731	117.006.681	27.404	114.804.178
Céréales (grains et farines).....	3.498.125	130.654.585	3.075.381	70.066.505
Laines en masse.....	146.009	31.494.733	145.098	31.804.953
Peaux et pelletteries brutes.....	167.165	35.744.263	162.093	34.834.283
Graines oléagineuses.....	1.088.950	56.374.261	1.079.811	55.983.113
Bestiaux.....	96.189	15.681.726	96.158	15.577.180
Café.....	154.267	23.189.807	89.956	13.560.187
Coton en laine.....	168.712	38.627.293	141.473	32.793.875
Sucres bruts et raffinés.....	774.779	47.825.315	730.524	45.002.120
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	13.842	8.684.369	479	166.380
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	6.922	7.754.558	219	499.711
Fruits oléagineux.....	624.964	25.874.739	619.253	25.563.924
Huiles fixes pures.....	146.097	12.975.272	113.994	10.112.250
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	718	9.545.153	7	333.608
Bois communs.....	916.655	15.828.890	656.971	13.414.735
Tabac en feuilles ou en côtes.....	31.648	6.455.410	24.241	3.030.136
Fruits de table.....	126.659	6.011.357	115.074	5.480.220
Graisses de toute sorte.....	77.140	10.971.152	67.794	9.662.368
Thé.....	"	"	"	"
Plomb en masse, battu ou laminé, minéral et débris de vieux ouvrages.....	240.648	9.996.745	237.353	9.851.791
Minéral de fer.....	1.976.597	3.953.195	1.976.446	3.952.892
Indigo.....	4.306	9.041.760	3.368	7.072.128
Légumes secs et leurs farines.....	343.762	9.625.342	325.046	9.100.250
Chanvre.....	45.809	4.776.254	36.509	3.836.071
Peaux préparées.....	1.454	2.424.251	400	781.397
Cochenille.....	4.796	3.476.825	4.735	3.433.035
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	7.782	3.365.309	7.724	2.791.505
Safran.....	252	3.148.875	180	2.248.750
Riz en grains.....	209.699	7.339.448	157.360	5.407.583
Bâtiments de mer en bois ou en fer.....	28.313	2.882.188	27.788	2.880.740
Puivre.....	"	"	"	"
Cheveux non ouvrés.....	360	2.754.230	358	2.738.312
Vins en cercles ou en bouteilles.....	"	"	"	"
Œufs de volaille et de gibier.....	24.864	3.108.023	23.813	2.976.648
Morue sèche.....	"	"	"	"
Os, sabots et cornes de bétail brutes.....	"	"	"	"
Garance en racine.....	43.675	3.428.643	43.614	4.422.299
Chapeaux de paille.....	906	3.224.681	731	2.604.229
Houille crue.....	811.515	1.403.921	156.905	271.446
Fer, fonte et acier.....	"	"	"	"
Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences.....	93.622	4.344.050	53.144	2.465.899
Nitrates de potasse et de soude.....	31.247	1.493.644	31.304	1.496.224
Soufre épuré (non), minéral compris.....	106.120	1.699.403	106.101	1.698.915
Liège ouvré.....	"	"	"	"
Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange.....	"	"	"	"
Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages.....	8.339	1.439.457	7.286	1.253.183
Corail brut.....	215	1.644.291	151	1.156.833
Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse.....	"	"	"	"
Amurca et grignon.....	45.695	1.827.789	45.694	1.827.739
Huiles de pétrole et de schiste brutes.....	"	"	"	"
Fruits médicinaux.....	"	"	"	"
Beurre frais ou fondu.....	"	"	"	"
Viandes salées.....	"	"	"	"
Bois d'ébénisterie.....	"	"	"	"
Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dénu. bruts.....	"	"	"	"
Bois de teinture en bûches.....	146.179	2.859.654	144.716	2.838.632
Éponges de toute sorte.....	"	"	"	"
Son.....	120.798	1.456.798	605.333	7.758.527
Autres articles.....	1.329.024	139.056.539	1.046.972	90.014.431
<b>Total</b> .....	15.712.344	830.470.875	12.190.363	657.064.205
Or et argent.....	1.536	154.076.670	1.396	137.481.858
<b>Total général</b> .....	17.248.880	984.547.565	12.191.759	794.546.063

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Importations — Port de Marseille

(Suite)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1873			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités quint. métr.	Valeurs fr.	Quantités quint. métr.	Valeurs fr.
Soie et bourre de soie. ....	51.887	175.616.744	42.269	134.849.706
Céréales (grains et farines).....	5.082.058	159.355.801	3.224.016	96.056.213
Laines en masse.....	225.690	107.202.940	217.616	103.367.733
Peaux et pelleteries brutes.....	182.239	58.527.525	161.658	40.571.276
Graines oléagineuses.....	1.349.778	48.934.241	1.346.780	48.829.483
Bestiaux.....	339.586	47.750.810	339.580	47.750.200
Café.....	208.092	46.196.522	57.801	12.831.722
Coton en laine.....	204.203	41.622.786	147.471	32.133.512
Sucres bruts et raffinés.....	600.869	37.335.846	580.967	35.570.911
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	48.695	33.924.853	318	509.536
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	19.094	33.299.400	235	356.260
Fruits oléagineux.....	712.105	38.020.449	707.763	30.712.643
Huiles fixes pures.....	234.955	21.259.183	169.356	15.337.409
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	951	18.025.322	77	965.156
Bois communs.....	610.911	15.078.510	605.804	14.973.425
Tabac en feuilles ou en côtes.....	115.664	15.036.375	34.327	4.462.461
Fruits de table.....	246.114	12.811.996	238.257	11.244.637
Graisses de toute sorte.....	110.517	12.372.437	107.323	11.928.701
Thé.....	27.223	11.433.622	175	73.651
Plomb en masse, battu ou laminé, minéral et débris de vieux ouvrages.....	234.633	11.025.441	231.871	10.871.607
Minéral de fer.....	3.740.329	9.350.821	3.739.771	9.349.428
Indigo.....	4.278	6.973.482	4.106	6.693.416
Légumes secs et leurs farines.....	218.948	6.568.426	218.366	6.550.981
Chanvre.....	49.944	5.582.177	41.598	4.746.172
Peaux préparées.....	3.947	5.255.060	1.696	2.226.001
Cochenille.....	7.577	4.649.274	7.627	4.881.581
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	11.719	4.849.065	9.069	2.928.487
Safran.....	614	4.814.880	357	2.839.360
Riz en grains.....	104.268	4.699.288	63.728	2.867.753
Batiments de mer en bois ou en fer.....	60.942	4.535.640	60.912	4.534.020
Poivre.....	22.281	4.010.540	3.916	704.853
Cheveux non ouvrés.....	612	3.852.702	608	3.833.361
Vins en cercles ou en bouteilles.....	69.584	3.516.953	50.875	2.403.188
Oeufs de volaille et de gibier.....	23.812	3.393.666	23.809	3.333.260
Morue sèche.....	52.822	3.274.970	49.049	3.041.958
Os, sabots et cornes de bétail bruts.....	118.032	3.101.725	117.636	3.079.682
Garance en racine.....	52.114	2.866.247	51.977	2.858.715
Chapeaux de paille.....	773	2.759.146	651	2.324.284
Houille crue.....	853.872	2.669.364	691.082	2.135.443
Fer, fonte et acier.....	162.776	2.542.106	42.184	599.700
Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences.....	62.771	2.535.959	36.689	1.472.271
Nitrates de potasse et de soude.....	44.139	2.075.899	42.351	1.947.123
Soufre épuré (non), minéral compris.....	132.324	1.984.865	132.324	1.984.865
Liège ouvré.....	5.679	1.893.065	2.283	761.039
Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange.....	39.236	1.883.323	37.064	1.779.058
Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages.....	10.643	1.821.569	10.433	1.749.607
Corail brut.....	235	1.795.302	135	1.023.923
Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse.....	2.861	1.645.144	1.148	660.209
Amurea et grignon.....	36.004	1.620.166	35.887	1.614.888
Huiles de pétrole et de schiste brutes.....	48.935	1.565.915	48.644	1.556.662
Fruits médicinaux.....	6.223	1.438.247	5.903	1.084.528
Beurre frais ou fondu.....	4.293	1.395.976	4.230	1.374.834
Viandes salées.....	11.124	1.383.497	8.907	1.138.894
Bois d'ébénisterie.....	28.194	1.384.676	22.109	2.004.932
Phormium tenax, abaca et végétaux filament. non dén.bruts.....	29.583	1.182.524	27.287	1.091.461
Bois de teinture en bûches.....	71.409	1.142.550	70.646	1.130.335
Éponges de toute sorte.....	1.091	689.931		689.931
Son.....	35.125	6.100.574		6.100.574
Autres articles.....	819.500			37.880.197
Total.....				
Or et argent.....				
Total général.....				

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Importations — Port de Marseille

(Suite)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1874			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Soie et bourre de soie.....	60.713	192.119.167	47.682	143.548.265
Céréales (grains et farines).....	5.677.771	170.668.413	5.110.701	153.315.957
Laines en masse.....	210.203	55.862.845	203.014	53.798.673
Peaux et pelleteries brutes.....	495.866	61.283.330	149.037	51.873.480
Graines oléagineuses.....	1.290.265	42.600.570	1.277.928	42.152.232
Bestiaux.....	87.207	16.447.216	87.182	16.445.180
Café.....	201.839	46.019.205	56.655	12.917.315
Coton en laine.....	240.033	43.331.084	178.700	33.930.308
Sucres bruts et raffinés.....	468.597	26.610.193	471.525	26.979.941
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	62.134	43.815.980	296	570.527
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	8.459	11.412.060	234	347.178
Fruits oléagineux.....	796.409	28.683.166	794.277	28.497.161
Huiles fixes pures.....	176.313	14.825.097	129.695	10.928.832
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	1.156	11.798.694	123	605.916
Bois communs.....	611.774	19.100.839	609.086	19.010.328
Tabac en feuilles ou en côtes.....	105.762	12.162.646	97.482	11.210.422
Fruits de table.....	193.220	10.357.149	187.596	9.798.050
Graisses de toute sorte.....	57.033	6.475.065	56.299	6.380.327
Thé.....	39.409	18.522.160	226	106.267
Plomb en masse, battu ou laminé, minéral et débris de vieux ouvrages.....	293.623	13.327.756	283.052	12.784.988
Minéral de fer.....	4.544.075	10.451.372	4.543.966	10.451.121
Indigo.....	4.369	7.645.172	3.961	6.932.047
Légumes secs et leurs farines.....	97.969	2.939.055	97.191	2.915.741
Chanvre.....	38.898	4.124.735	33.311	3.228.059
Peaux préparées.....	3.477	5.934.141	1.179	2.072.139
Cochenille.....	6.964	4.039.068	6.931	4.020.050
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	20.064	6.015.993	9.472	1.982.922
Safran.....	437	3.198.090	220	1.537.270
Riz en grains.....	99.815	4.482.134	73.751	3.318.783
Bâtiments de mer en bois ou en fer.....	37.120	2.970.550	37.080	2.969.200
Poivre.....	20.288	3.246.018	4.170	667.160
Cheveux non ouvrés.....	700	3.778.812	683	3.696.300
Vins en cercles ou en bouteilles.....	91.522	4.660.173	60.764	3.041.449
Œufs de volaille et de gibier.....	20.884	2.714.964	20.884	2.714.964
Morue sèche.....	54.223	3.361.952	55.883	3.464.722
Os, sabots et cornes de bétail bruts.....	76.332	2.422.391	75.980	2.387.123
Garance en racine.....	62.886	2.955.645	62.870	2.954.890
Chapeaux de paille.....	708	2.525.846	618	2.207.188
Houille crue.....	744.718	1.861.795	552.633	1.381.582
Fer, fonte et acier.....	»	»	»	»
Huiles de pétrole et de schiste rectifiées, épurées et essences.....	62.771	2.535.959	36.689	1.472.271
Nitrates de potasse et de soude.....	»	»	»	»
Soufre épuré (non), minéral compris.....	159.041	2.544.656	158.955	2.543.282
Liège ouvré.....	4.547	1.361.036	1.778	533.420
Drilles autres que les vieux cordages et les chiffons de laine sans mélange.....	55.583	2.556.712	54.198	2.490.302
Cuivre pur et allié, limailles et débris de vieux ouvrages.....	»	»	»	»
Corail brut.....	198	1.518.448	135	1.035.428
Caoutchouc et gutta-percha bruts ou refondus en masse.....	»	»	»	»
Amurca et grignon.....	»	»	»	»
Huiles de pétrole et de schiste brutes.....	38.946	919.557	53.841	1.543.129
Fruits médicinaux.....	9.300	2.301.850	6.042	1.335.048
Beurre frais ou fondu.....	4.216	1.264.872	4.151	1.245.345
Viandes salées.....	»	»	»	»
Bois d'ébénisterie.....	»	»	»	»
Phormium tenax, abaca et végétaux filament non dén. bruts	»	»	»	»
Bois de teinture en bûches.....	44.150	1.818.042	44.105	1.811.152
Eponges de toute sorte.....	»	»	»	»
Son.....	14.124	211.861	309.163	4.637.477
Autres articles.....	1.215.709	154.801.458	933.727	64.412.437
Total.....	18.294.462	1.096.600.016	16.982.147	780.234.348
Or et argent.....	1.229	91.822.873	896	83.429.858
Total général.....	18.295.691	1.188.422.889	16.983.043	863.664.206

TABLEAU N° 2.

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Exportations — Port de Marseille

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1857			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	15.203	39.636.072	11.577	29.510.471
Soie et bourre de soie.....	3.332	17.735.069	892	5.803.460
Céréales (grains et farines).....	1.558.328	46.603.955	6.718	226.552
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	36.969	26.537.040	26.706	17.013.130
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	2.021	33.888.430	1.778	29.952.435
Sucres raffinés.....	247.546	23.764.408	244.867	23.507.204
Papier, carton, livres et gravures.....	37.463	8.326.862	36.409	7.957.508
Outils et ouvrages en métaux.....	70.328	12.556.244	42.184	8.259.651
Café.....	77.799	11.669.861	7	1.098
Mercerie.....	12.339	11.772.787	11.693	11.117.999
Vins de toute sorte.....	126.331	16.995.343	119.934	16.560.632
Peaux préparées.....	11.902	10.112.395	11.500	9.667.463
Ouvrages en peau ou en cuir.....	3.546	7.330.184	3.313	7.121.675
Coton en laine.....	»	»	»	»
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	36.230	6.824.108	18.094	3.937.376
Vêtements et pièces de lingerie cousues.....	3.788	9.174.279	3.734	9.038.559
Poterie, verres et cristaux.....	105.116	8.468.898	83.102	7.780.837
Peaux et pelleteries brutes.....	35.563	9.786.260	33	7.539
Thé.....	»	»	»	»
Orfèvrerie et bijouterie.....	34	3.093.789	14	1.332.794
Huiles fixes pures.....	67.261	10.983.886	28.184	4.660.795
Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages.....	35.226	3.405.873	13.731	984.063
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre.....	11.724	4.352.718	9.424	3.748.410
Matériaux à bâtir.....	»	»	»	»
Œufs de vers-à-soie.....	»	»	»	»
Bougies de toute sorte.....	5.324	1.904.020	4.319	1.196.019
Machines et mécaniques.....	22.390	2.740.197	9.666	1.053.692
Armes et munitions de guerre.....	3.934	6.772.682	830	1.334.718
Sucres bruts de toute provenance.....	78.690	6.920.422	»	»
Savons ordinaires.....	43.331	3.682.035	43.207	3.671.512
Meubles.....	8.925	1.785.097	8.147	1.629.468
Tourteaux de graines et de fruits oléagineux.....	79.161	1.266.527	78.752	1.260.130
Laines en masse.....	13.617	4.421.893	461	146.625
Horlogerie et fournitures d'horlogerie.....	171	1.707.419	45	402.939
Allumettes chimiques.....	»	»	»	»
Fromages.....	»	»	»	»
Plomb.....	176.220	10.180.213	48.245	2.161.463
Garance moulue ou en paille.....	90.789	11.532.131	86.321	10.972.398
Safran.....	»	»	»	»
Fruits de table.....	»	»	»	»
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	»	»	»	»
Chapeaux de paille.....	»	»	»	»
Fruits oléagineux.....	»	»	»	»
Médicaments composés.....	2.512	1.292.286	2.456	1.251.434
Fils de toute sorte.....	2.375	1.214.578	1.028	473.838
Morues sèches.....	»	»	»	»
Soudes et cristaux de soude.....	»	»	»	»
Cuivre (minéral compris).....	6.970	1.900.174	6.283	1.672.915
Houille crue.....	149.642	160.588	17.721	55.010
Ouvrages en bois autres que les meubles.....	»	»	»	»
Tartre brut, cristaux et crème de tartre.....	»	»	»	»
Poissons marinés ou à l'huile.....	58.452	2.357.848	57.279	2.273.233
Cochenille.....	»	»	»	»
Parfumeries.....	1.297	2.148.263	4.232	2.116.100
Voitures suspendues, garnies ou peintes.....	»	»	»	»
Graisses de toute sorte.....	»	»	»	»
Chapeaux de feutre.....	»	»	»	»
Autres articles.....	1.019.832	72.753.852	766.089	44.730.858
<b>Total.....</b>	<b>4.306.733</b>	<b>437.871.992</b>	<b>1.841.024</b>	<b>274.042.107</b>
Or et argent.....	5.938	148.562.407	5.957	148.355.710
<b>Total général.....</b>	<b>4.312.691</b>	<b>606.434.399</b>	<b>1.846.981</b>	<b>422.397.817</b>

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Exportations — Port de Marseille

(Suite)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1890			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	21.213	52.409.631	16.103	39.753.570
Soie et bourre de soie.....	3.035	21.967.401	1.096	6.632.081
Céréales (grains et farines).....	206.608	5.076.757	31.652	782.206
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	68.954	39.865.284	48.472	26.940.893
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	2.130	28.649.357	1.842	24.893.853
Sucres raffinés.....	302.761	27.854.041	301.943	27.778.751
Papier, carton, livres et gravures.....	85.775	7.467.782	34.841	7.097.071
Outils et ouvrages en métaux.....	168.277	27.553.921	55.458	10.598.835
Café.....	113.130	14.141.253	23	2.834
Mercerie.....	15.573	11.116.160	14.816	10.501.000
Vins de toute sorte.....	236.881	24.605.867	231.446	24.116.949
Peaux préparées.....	13.615	10.389.064	12.537	8.960.648
Ouvrages en peau ou en cuir.....	6.641	13.570.744	6.238	12.768.175
Coton en laine.....	»	»	»	»
Eaux de-vie, esprits et liqueurs.....	59.642	7.587.436	42.038	5.578.232
Vêtements et pièces de lingerie cousues.....	14.711	36.858.459	14.636	36.698.025
Poterie, verres et cristaux.....	131.776	9.510.082	129.031	9.058.172
Peaux et pelleteries brutes.....	29.363	7.558.410	456	163.599
Thé.....	»	»	»	»
Orfèvrerie et bijouterie.....	31	5.995.924	22	3.713.205
Huiles fixes pures.....	138.644	24.942.499	48.568	8.889.911
Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages.....	48.113	3.279.179	24.993	1.401.069
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre.....	12.050	5.434.342	11.104	4.605.979
Matériaux à bâtir.....	»	»	»	»
Œufs de vers-à-soie.....	96	2.057.335	63	1.364.370
Bougies de toute sorte.....	13.362	3.474.047	7.321	1.903.392
Machines et mécaniques.....	41.624	3.863.017	24.167	2.004.923
Armes et munitions de guerre.....	6.154	8.080.566	4.649	5.541.458
Sucres bruts de toute provenance.....	54.836	3.803.510	57	8.956
Savons ordinaires.....	43.158	2.373.683	42.972	2.363.487
Meubles.....	9.461	1.892.122	9.242	1.848.475
Tourteaux de graines et de fruits oléagineux.....	159.565	3.174.856	159.565	3.174.856
Laines en masse.....	23.269	7.213.390	13.138	4.072.697
Horlogerie et fournitures d'horlogerie.....	521	2.398.573	392	805.418
Allumettes chimiques.....	»	»	»	»
Fromages.....	14.100	2.819.994	10.144	2.028.876
Plomb.....	156.470	9.208.881	28.431	1.273.670
Garance moulue ou en paille.....	52.705	6.028.411	23.722	2.695.703
Safran.....	»	»	»	»
Fruits de table.....	»	»	»	»
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	»	»	»	»
Chapeaux de paille.....	»	»	»	»
Fruits oléagineux.....	»	»	»	»
Médicaments composés.....	5.136	2.401.666	5.111	2.389.670
Fils de toute sorte.....	3.454	2.696.047	1.603	1.803.608
Morues sèches.....	»	»	»	»
Soudes et cristaux de soude.....	39.236	1.564.175	38.342	1.527.621
Cuivre (minerai compris).....	14.449	2.773.446	11.704	1.803.294
Houille crue.....	1.057.005	1.215.356	697.369	801.974
Ouvrages en bois autres que les meubles.....	1.630	1.271.958	1.376	1.068.120
Tartre brut, cristaux et crème de tartre.....	»	»	»	»
Poissons marinés ou à l'huile.....	20.709	1.423.437	20.274	1.385.420
Cochenille.....	»	»	»	»
Parfumeries.....	4.693	2.346.295	4.633	2.316.650
Voitures suspendues, garnies ou peintes.....	»	»	»	»
Graisses de toute sorte.....	»	»	»	»
Chapeaux de feutre.....	»	»	»	»
Autres articles.....	1.253.411	79.906.327	806.472	49.061.819
Total.....	4.598.587	537.771.085	2.938.132	362.181.501
Or et argent.....	3.807	132.238.560	3.806	132.219.560
Total général.....	4.602.394	670.009.645	2.941.938	494.401.061

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Exportations — Port de Marseille

(Suite)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1870			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	37.308	51.959.818	28.988	40.025.774
Soie et bourre de soie.....	9.559	53.566.674	8.928	50.911.943
Céréales (grains et farines).....	1.082.956	38.964.221	84.025	1.691.744
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	63.708	40.358.552	43.596	24.235.032
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	8.971	106.638.265	7.564	97.792.227
Sucres raffinés.....	500.167	39.887.491	476.670	38.895.963
Papier, carton, livres et gravures.....	36.384	7.451.889	35.052	6.834.463
Outils et ouvrages en métaux.....	150.867	11.927.263	80.148	8.607.540
Café.....	101.707	15.253.990	37	5.556
Mercerie.....	27.999	17.997.526	24.418	18.419.011
Vins de toute sorte.....	311.176	20.581.495	304.580	20.050.899
Peaux préparées.....	22.475	19.946.602	21.007	18.023.064
Ouvrages en peau ou en cuir.....	6.280	13.790.201	5.888	12.790.953
Coton en laine.....	60.036	13.117.693	33.033	7.222.072
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	74.032	7.881.121	41.870	5.378.020
Vêtements et pièces de lingerie cousues.....	8.895	12.156.748	6.775	10.292.106
Poteries, verres et cristaux.....	194.337	9.865.826	188.967	8.912.806
Peaux et pelleteries brutes.....	54.522	7.621.459	49.720	6.901.303
Thé.....	»	»	»	»
Orfèvrerie et bijouterie.....	38	9.057.717	16	1.672.482
Huiles fixes pures.....	92.699	8.831.083	25.343	2.443.410
Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages.....	188.366	3.969.812	22.770	730.604
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre.....	15.484	7.255.435	14.134	6.412.879
Matériaux à bâtir.....	780.331	2.428.652	729.962	2.413.186
Œufs de vers-à-soie.....	447	7.153.280	94	1.499.680
Bougies de toute sorte.....	22.425	4.484.992	20.296	4.059.144
Machines et mécaniques.....	87.971	5.263.162	27.894	2.789.360
Armes et munitions de guerre.....	3.066	2.853.835	1.311	1.204.322
Sucres bruts de toute provenance.....	»	»	»	»
Savons ordinaires.....	70.683	4.276.335	70.623	4.272.685
Meubles.....	37.983	3.798.196	36.911	3.691.123
Tourteaux de graines et de fruits oléagineux.....	168.840	3.045.747	168.840	3.045.747
Laines en masse.....	13.434	3.225.815	12.366	2.980.563
Horlogerie et fournitures d'horlogerie.....	895	3.441.312	710	1.032.866
Allumettes chimiques.....	»	»	»	»
Fromages.....	20.148	4.039.656	10.000	1.999.900
Plomb.....	103.766	4.565.718	99.989	4.399.505
Garance moulue ou en paille.....	43.340	4.506.413	43.278	4.500.017
Safran.....	231	2.884.250	152	1.903.875
Fruits de table.....	24.132	2.505.659	19.079	2.060.390
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte.....	»	»	»	»
Chapeaux de paille.....	»	»	»	»
Fruits oléagineux.....	»	»	»	»
Médicaments composés.....	4.547	2.209.347	4.239	2.046.397
Fils de toute sorte.....	11.773	3.851.511	2.811	1.029.412
Morues sèches.....	»	»	»	»
Soudes et cristaux de soude.....	»	»	»	»
Cuivre (minerai compris).....	11.969	2.272.482	11.360	2.159.311
Houille crue.....	1.827.433	2.101.548	1.245.993	1.432.892
Ouvrages en bois autres que les meubles.....	»	»	»	»
Tartre brut, cristaux et crème de tartre.....	»	»	»	»
Poissons marins ou à l'huile.....	27.787	2.412.906	5.706	874.713
Cochenille.....	2.448	1.774.916	2.363	1.714.872
Parfumeries.....	4.226	2.028.706	4.076	1.956.547
Voitures suspendues, garnies ou peintes.....	»	»	»	»
Graisses de toute sorte.....	12.596	1.561.390	10.456	1.336.679
Chapeaux de feutre.....	»	»	»	»
Autres articles.....	1.245.594	98.718.812	1.096.629	69.677.661
Total.....	7.424.130	688.376.961	5.428.186	508.830.703
Or et argent.....	1.424	99.074.182	1.038	75.516.027
Total général.....	7.425.554	787.451.143	5.429.224	584.346.730



## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Exportations — Port de Marseille

(Suite)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1873			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Tissus, passementerie et rubans de laine .....	54.515	77.030.069	35.648	49.529.292
Soie et bourre de soie .....	14.454	66.680.053	6.161	20.076.581
Céréales (grains et farines) .....	1.304.159	61.125.936	51.552	1.444.726
Tissus, passementerie et rubans de coton .....	90.301	59.378.550	42.504	26.341.492
Tissus, passementerie et rubans de soie .....	5.181	52.241.824	4.188	41.872.627
Sucres raffinés .....	505.636	40.944.560	470.895	37.210.648
Papier, carton, livres et gravures .....	61.583	28.034.434	56.724	25.226.032
Outils et ouvrages en métaux .....	217.199	26.382.288	163.623	21.380.434
Café .....	116.065	25.766.405	10	2.319
Mercerie .....	29.727	23.998.151	23.628	18.277.610
Vins de toute sorte .....	387.790	23.930.368	370.868	22.701.777
Peaux préparées .....	23.138	23.892.831	21.338	23.716.585
Ouvrages en peau ou en cuir .....	10.042	13.795.768	7.434	14.859.097
Coton en laine .....	84.297	17.027.970	27.044	5.462.922
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs .....	145.948	13.613.337	138.831	12.954.733
Vêtements et pièces de lingerie cousues .....	10.121	13.080.613	8.303	11.514.585
Poteries, verres et cristaux .....	160.914	11.349.282	152.906	9.371.224
Peaux et pelleteries brutes .....	54.689	11.291.999	34.598	7.099.709
Thé .....	26.629	11.183.970	22	8.292
Orfèvrerie et bijouterie .....	75	10.369.587	46	3.432.085
Huiles fixes pures .....	93.909	9.450.428	45.474	4.315.994
Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages .....	234.850	8.327.996	162.410	5.878.993
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre .....	17.113	7.740.030	15.892	6.980.250
Matériaux à bâtir .....	1.791.568	7.179.167	1.760.840	7.025.188
Œufs de vers à soie .....	390	5.660.365	13	195.605
Bougies de toute sorte .....	27.733	5.550.690	26.790	5.857.961
Machines et mécaniques .....	57.064	5.297.311	50.323	4.776.146
Armes et munitions de guerre .....	4.865	4.798.177	2.977	2.197.316
Sucres bruts de toute provenance .....	69.779	4.365.925	41.553	2.949.950
Savons ordinaires .....	73.019	4.308.114	72.672	4.287.676
Meubles .....	21.461	4.291.600	20.359	4.071.530
Tourteaux de graines et de fruits oléagineux .....	224.883	4.160.002	224.883	4.160.002
Laines en masse .....	13.148	4.031.491	6.502	2.019.563
Horlogerie et fournitures d'horlogerie .....	1.024	3.991.443	234	1.100.589
Allumettes chimiques .....	12.803	3.584.842	12.755	3.571.518
Fromages .....	20.406	3.468.641	10.402	1.768.047
Plomb .....	62.142	3.412.034	60.059	3.297.470
Garance mouluë ou en paille .....	46.145	3.322.456	45.857	3.301.738
Safran .....	411	3.288.240	155	1.241.760
Fruits de table .....	21.142	3.184.880	13.863	2.686.473
Nattes ou tresses de paille, d'écorce et de sparte .....	2.527	2.783.063	351	382.676
Chapeaux de paille .....	617	2.645.239	501	2.127.521
Fruits oléagineux .....	31.173	2.568.705	28.578	2.383.414
Médicaments composés .....	6.104	2.485.612	5.862	2.345.027
Fils de toute sorte .....	9.294	2.483.856	3.519	1.325.772
Morues sèches .....	35.934	2.479.452	35.339	2.438.361
Soudes et cristaux de soude .....	74.232	2.432.328	73.992	2.424.411
Cuivre (minéral compris) .....	11.831	2.339.013	11.547	2.273.164
Houille crue .....	1.122.213	2.244.426	978.288	1.956.576
Ouvrages en bois autres que les meubles .....	23.659	2.207.471	22.848	1.909.960
Tartre brut, cristaux et crème de tartre .....	10.781	2.133.017	10.769	2.130.182
Poissons marinés ou à l'huile .....	8.516	1.962.328	8.436	1.940.449
Cochénille .....	2.871	1.837.267	2.728	1.745.651
Parfumeries .....	4.437	1.792.645	4.274	1.726.569
Voitures suspendues, garnies ou peintes .....	4.284	1.713.913	4.266	1.706.301
Graisses de toute sorte .....	11.160	1.676.603	8.351	1.273.553
Chapeaux de feutre .....	777	1.554.939	768	1.537.113
Autres articles .....	1.441.927	89.200.018	893.165	53.685.834
<b>Total .....</b>	<b>8.598.665</b>	<b>841.073.424</b>	<b>6.286.118</b>	<b>510.979.515</b>
Or et argent .....	878	46.054.299	827	44.983.049
<b>Total général .....</b>	<b>8.599.543</b>	<b>887.127.723</b>	<b>6.286.945</b>	<b>555.962.564</b>

## COMPTES SPÉCIAUX RELATIFS AU MOUVEMENT DES MARCHANDISES

## Exportations — Port de Marseille

(Suite)

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES	1874			
	COMMERCE GÉNÉRAL		COMMERCE SPÉCIAL	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
	quint. métr.	fr.	quint. métr.	fr.
Tissus, passementerie et rubans de laine.....	40.121	52.610.119	31.897	41.376.533
Soie et bourre de soie.....	16.966	67.588.024	4.071	13.643.517
Céréales (grains et farines).....	848.863	28.408.672	107.955	2.960.159
Tissus, passementerie et rubans de coton.....	112.028	70.522.067	48.851	25.790.472
Tissus, passementerie et rubans de soie.....	3.800	40.936.031	2.765	30.527.771
Sucres raffinés.....	569.082	42.681.634	560.779	42.058.520
Papier, carton, livres et gravures.....	59.658	10.398.656	54.032	9.070.601
Outils et ouvrages en métaux.....	247.555	27.749.274	225.455	25.480.456
Café.....	160.804	36.663.362	18	4.150
Mercerie.....	35.514	28.572.564	26.186	19.881.787
Vins de toute sorte.....	369.770	21.584.554	339.996	19.831.738
Peaux préparées.....	21.544	26.351.303	18.832	22.600.473
Ouvrages en peau ou en cuir.....	8.225	21.903.884	7.134	18.732.810
Coton en laine.....	112.732	19.389.919	51.611	8.877.094
Eaux-de-vie, esprits et liqueurs.....	106.493	10.244.558	94.238	8.996.919
Vêtements et pièces de lingerie cousues.....	9.914	12.580.606	8.267	11.265.349
Poteries, verres et cristaux.....	153.381	10.664.885	140.152	9.192.117
Peaux et pelleteries brutes.....	90.021	18.970.028	43.744	9.224.614
Thé.....	39.105	18.379.453	16	7.398
Orfèvrerie et bijouterie.....	127	17.890.571	82	7.766.923
Huiles fixes pures.....	127.005	4.535.930	70.491	5.863.452
Fer, fonte, acier et débris de vieux ouvrages.....	203.131	6.782.760	156.743	5.230.642
Tissus, passementerie et rubans de lin ou de chanvre.....	16.792	7.989.767	14.905	7.300.591
Matériaux à bâtir.....	2.227.977	5.599.196	2.200.551	5.561.728
Œufs de vers-à-soie.....	632	5.217.630	18	149.323
Bougies de toute sorte.....	29.857	5.971.469	29.806	5.961.135
Machines et mécaniques.....	52.076	5.517.896	33.701	4.694.141
Armes et munitions de guerre.....	4.681	6.251.076	2.543	3.463.586
Sucres bruts de toute provenance.....	63.151	3.991.021	12.403	818.525
Savons ordinaires.....	81.590	4.650.608	81.470	4.643.787
Meubles.....	15.660	3.137.671	14.741	2.946.818
Tourteaux de graines et de fruits oléagineux.....	287.572	5.030.784	287.567	5.030.647
Laines en masse.....	24.783	7.370.727	14.876	4.497.569
Horlogerie et fournitures d'horlogerie.....	1.009	5.137.068	436	998.249
Allumettes chimiques.....	6.778	1.897.904	6.722	1.882.213
Fromages.....	25.267	3.790.038	11.879	1.781.917
Plomb.....	83.216	4.317.073	73.164	3.798.728
Garance moulue ou en paille.....	35.927	2.044.913	35.901	2.040.436
Safran.....	315	2.207.240	78	546.420
Fruits de table.....	27.465	3.588.330	18.770	2.847.022
Nattes ou tresse de paille, d'écorce et de sparte.....	»	»	»	»
Chapeaux de paille.....	385	1.733.805	297	1.335.693
Fruits oléagineux.....	37.796	3.162.551	33.659	3.019.090
Médicaments composés.....	6.927	2.337.513	6.653	2.206.442
Fils de toute sorte.....	11.854	4.523.480	4.447	1.551.386
Morues sèches.....	46.359	3.013.358	44.391	2.885.411
Soudes et cristaux de soude.....	64.763	1.932.092	64.510	1.924.951
Cuivre (minerai compris).....	15.729	2.831.936	14.494	2.586.201
Houille crue.....	2.317.072	3.707.315	2.142.077	3.427.323
Ouvrages en bois autres que les meubles.....	13.615	2.246.193	12.796	2.006.938
Tartre brut, cristaux et crème de tartre.....	10.257	1.886.583	9.723	1.840.364
Poissons marinés ou à l'huile.....	7.649	1.668.788	7.234	1.575.329
Cochenille.....	2.922	1.694.737	2.901	1.682.592
Parfumeries.....	3.896	1.407.793	3.818	1.348.308
Voitures suspendues, garnies ou peintes.....	1.148	1.148.199	1.145	1.145.199
Graisses de toute sorte.....	13.534	1.792.067	13.251	1.760.050
Chapeaux de feutre.....	733	1.506.347	719	1.437.083
Autres articles.....	1.197.690	97.164.661	983.793	60.030.020
Total.....	10.072.936	818.873.683	8.182.754	489.108.692
Or et argent.....	1.860	81.524.305	1.527	73.143.970
Total général.....	10.074.796	900.397.988	8.184.281	562.252.662

---

COMMERCE ET INDUSTRIE

---

ÉTAT ACTUEL DES PRINCIPALES BRANCHES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE  
DE MARSEILLE (1855-1874)

La statistique, résumée dans les tableaux précédents, fait connaître le mouvement général du commerce de Marseille, les progrès accomplis depuis vingt ans, et accuse, en somme, une situation des plus satisfaisantes. Mais, nous ne donnerions qu'une idée imparfaite de la marche, du progrès ou du malaise des diverses branches de notre industrie et de notre commerce, si nous nous bornions à ces indications collectives. La situation peut être excellente dans son ensemble, et laisser beaucoup à désirer au point de vue particulier de certaines industries, ou de telles parties du commerce qui, par suite de circonstances spéciales, éprouvent un temps d'arrêt dans leur développement, ou sont même profondément menacées dans leur avenir.

Il nous a paru que le meilleur moyen pour pénétrer dans les détails, et nous osons dire dans le cœur de la situation, consistait dans l'examen attentif, sinon de toutes les questions commerciales, mais de celles qui, par leur importance et les nombreux intérêts qu'elles mettent en mouvement, étendent leur influence jusqu'aux plus petites industries. Ainsi, nous plaçons en première ligne, les questions relatives aux céréales, aux sucres, aux cafés, aux huiles, aux laines, aux savons, qui constituent la force vitale du commerce marseillais.

Pour rendre notre examen aussi exact, aussi complet que possible, nous avons analysé, article par article, année par année, les appréciations publiées par la Chambre de commerce. Les *Monographies* formées avec ces documents officiels ont été, en quelque sorte, écrites sous l'inspiration des commerçants distingués, qui concourent à la rédaction des comptes-rendus annuels de la Chambre; elles font revivre le passé avec les impressions du moment, les espérances déçues ou réalisées, les craintes justifiées ou dissipées; elles renferment, en un mot, toutes les leçons de l'expérience, et nous paraissent appelées, à ce titre, à rendre de sérieux services au commerce.

Nous donnons ci-après un très-court résumé de ces diverses Monographies, dont on trouvera le texte à la suite de ce chapitre.

## CÉRÉALES

Un fait d'une grande importance s'est produit pendant la période que nous étudions : l'échelle mobile a été supprimée avec le cortège de restrictions qui marchait à sa suite, c'est-à-dire, la division de la France en zone, la différence des droits d'entrée d'une zone à l'autre, l'obligation de l'identique, la limitation du périmètre par lequel le produit fabriqué devait aller à l'étranger, et enfin les droits variables et progressifs destinés, les uns à protéger la production nationale, et les autres la consommation intérieure.

Au moment de la suppression de l'échelle mobile, un déficit considérable, sans précédent dans nos annales commerciales, se produisait dans la récolte de la France. Mais ce déficit, que les statistiques portaient à quinze millions d'hectolitres, fut immédiatement comblé et le port de Marseille prit une large part dans l'approvisionnement de nos greniers.

L'application du principe de liberté, inauguré par la loi du 15 juin 1861, a donc été favorable au commerce de Marseille. L'importation des céréales a sensiblement augmenté depuis cette époque. Ainsi, pendant la période quinquennale qui a précédé cette loi, en y comprenant même les années 1862 et 1863, il a été reçu à Marseille, en moyenne 4,130,000 hectolitres de blé, et pendant les dix années suivantes, soit de 1864 à 1873, cette moyenne s'est élevée à 6,449,000 hectolitres (1).

## LES SUCRES

Sous l'influence des dispositions législatives que nous avons analysées dans la monographie consacrée à cette denrée (2), le commerce et la fabrication des sucres prirent, en 1862, un grand développement. La totalité des sucres français et étrangers importés à Marseille, pendant cette année, atteignit le chiffre de 99 millions de kilogrammes, soit 40 millions de plus que les années précédentes.

Cette augmentation fut spécialement attribuée : 1° au décret du 16 juin 1861, qui en permettant l'importation par tous les pavillons, avait provoqué des arrivages plus considérables de sucres étrangers ; 2° aux ordres très-importants transmis dans les Colonies étrangères, au commencement de 1862, lorsque le gouvernement annonça une prochaine augmentation de droit de 12 fr. par 100 kilog. ; 3° à l'avantage que les navires espagnols avaient à importer en France des sucres de la Havane, affranchis des droits qui frappaient les autres pavillons dans cette Colonie.

---

(1) Cette courte notice n'est que le résumé, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, de la *Monographie consacrée aux céréales*. Il en est de même pour les autres articles relatifs aux sucres, aux cafés, etc., etc.

(2) Voir à l'*Appendice*.

Les exportations des sucres raffinés s'élevaient, en 1863, à 58 millions de kilog.

Cependant le commerce des sucres exotiques se voyait sérieusement menacé par la concurrence des sucres indigènes, qui allaient obtenir le bénéfice du Drawbach, réservé jusqu'alors aux produits naviguants.

« Notre commerce, disaient les délégués de la Chambre, comprend trop bien que la lutte ne sera plus égale, si on ne lui accorde pas des avantages qui puissent compenser ceux dont jouit la sucrerie indigène; placée comme elle l'est, au centre de la consommation, n'ayant pas à supporter les frais et à courir les chances de la navigation, l'industrie des betteraves a vu se développer sa production à un tel point qu'elle a pu fournir les trois quarts de la consommation de la France. A quel chiffre n'arrivera-t-elle pas, quand ses débouchés seront sans limites, et qu'elle jouira du bénéfice résultant du Drawbach? »

Les craintes manifestées par la Chambre de Commerce ne se réalisèrent pas, malgré l'admission des sucres indigènes au Drawbach, qui fut prononcée par une loi du 7 mai 1864. Le chiffre total de la fabrication s'éleva cette année à 83 millions de kilogrammes, et les exportations des sucres raffinés montèrent à 56 millions de kilogrammes. En 1865, l'importation des sucres atteignit le chiffre de 115 millions de kilog., sur lesquels 86 millions de kilog. furent raffinés.

Jusqu'à la guerre, le commerce et l'industrie des sucres se maintinrent dans une assez grande activité; mais, en 1872, la Chambre de Commerce signala en ces termes, une nouvelle situation des moins favorables :

« La comparaison des importations de 1872 avec celles des années antérieures, révèle et fait apparaître un fait d'une réelle gravité.

• « Les importations par mer diminuent, les importations par terre augmentent; c'est-à-dire que le sucre indigène envahit notre marché, que notre commerce maritime souffre et que nos raffineries dépendent, de plus en plus, des fabriques du nord de la France, si rapprochées de Paris et si éloignées de Marseille.

« L'examen des chiffres indique encore que l'exportation du sucre brut par notre port devient, chaque année, plus importante, et, cependant, depuis la guerre d'Italie, Marseille a cessé d'être l'entrepôt de la Méditerranée.

« Aussi remarque-t-on que les sucres exportés sont, pour la plupart, des sucres blancs indigènes importés par nos gares.

« Une exportation plus considérable de ces sucres se fait par la voie plus courte et plus avantageuse qui a été ouverte à l'Italie en 1872, par la Savoie et le Piémont, à travers le Mont-Cenis.

« En résumé, bien que nos importations totales se soient élevées, en 1872, à 87 millions de kilogrammes, il faut, de l'examen des chiffres, conclure : 1° que nos importations par mer diminuent; 2° que notre commerce maritime souffre; 3° que les

sucres blancs indigènes disputent à nos raffinés les marchés italiens, sans que cependant Marseille puisse espérer de conserver longtemps le transit de ces sucres. »

En 1874, la situation était la même. La Chambre de Commerce constata avec regret, que la diminution des sucres coloniaux et étrangers s'accroissait tous les jours davantage; elle signala, en outre, les préjudices considérables que ferait subir aux raffineries l'application de l'exercice récemment voté par l'Assemblée nationale.

« L'exercice appliqué seulement en France, disait-elle, arrêterait toute exportation; nos usines, en effet, quelque bien outillées et placées qu'elles fussent, ne pourraient lutter avec des concurrents hollandais, belges, autrichiens, italiens et même américains qui recevraient à la sortie de leurs produits des primes importantes, sous forme de Drawbach. »

Ces craintes ne se sont pas réalisées. Le gouvernement a d'abord ajourné au 1<sup>er</sup> mars 1876, l'exécution de la mesure projetée, et en a subordonné l'application au consentement de la Hollande, qui n'a point voulu adhérer à l'exercice. En sorte que le danger signalé par les représentants de notre commerce paraît être définitivement conjuré.

Le tableau ci-après (1), permet de comparer les importations et les exportations de 1855, avec celles qui ont été effectuées en 1874.

IMPORTATIONS		1855	1874
		kil.	kil.
Sucres bruts.....	Colonies françaises.....	23.572.146	17.191.719
	Colonies étrangères.....	26.294.575	29.673.957
	Sucres indigènes.....	»	24.729.809
Totaux.....		49.866.721	71.594.485
EXPORTATIONS			
Sucres bruts.....	Colonies françaises.....	20.988	786.979
	Colonies étrangères.....	7.397.113	1.604.363
	Sucres indigènes.....	»	1.239.510
	Poudres blanches des colonies françaises et étrangères.....	»	2.784.216
Sucres raffinés.....		7.418.096 21.794.040	6.415.068 56.906.424
Totaux.....		29.212.186	63.241.493

(1) Ce tableau est extrait des tableaux récapitulatifs annexés à la *Monographie des Sucres*.

Il résulte des indications contenues dans ce tableau, que le commerce et la fabrication des sucres ont progressé dans une notable proportion depuis vingt ans. Cependant il convient de remarquer que le commerce des sucres bruts provenant des Colonies, loin d'augmenter, tend, au contraire, à diminuer.

D'autre part, nous sommes heureux de constater un accroissement considérable dans la fabrication et l'exportation des sucres raffinés. La production du sucre raffiné, qui a atteint le chiffre de 750,000 quintaux métriques en 1873, a été évaluée à 112 millions de francs. Il y a trente-cinq ans, cette fabrication ne dépassait pas 30 millions. Quant aux exportations, elles se sont élevées de 21 millions de kilog. en 1855, à 56 millions de kilog. en 1874.

#### CAFÉS

Les importations de cafés qui s'étaient élevées à 13,814 tonnes en 1855, à 20,238 tonnes en 1860, redescendirent l'année suivante à 15,954 tonnes.

Cette importante diminution fut ainsi expliquée par la Chambre de Commerce :

« Les Italiens, disait-elle, ont déployé une grande activité pour attirer à eux les importations directes des cafés, et les anglais exploitant avec fruit ces dispositions ont trouvé en Italie beaucoup d'acheteurs pour leurs cargaisons flottantes.

« Le Levant a fait de même pour les cafés du Brésil, et, de ce côté, Marseille a perdu en grande partie les principaux débouchés de Constantinople, Smyrne et Syra.

« Le débouché de la Suisse diminue de jour en jour, à cause des frais de transport qui sont plus élevés à Marseille que dans les autres marchés de France.

« Il est peu d'articles qui aient plus souffert des tarifs de chemin de fer que les cafés. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, de Marseille à Bâle, cette denrée paie, par tonne, près de 10 fr. de plus qu'elle ne paie du Havre à la même destination. »

La Chambre de Commerce faisait remarquer l'année suivante, que la concurrence de Londres et de la Hollande, provoquée par l'abaissement de droits consenti en faveur des provenances des entrepôts d'Europe, s'accroissait tous les jours davantage. Elle proposait, puisque l'Égypte était très-souvent le lieu d'embarquement des cafés Moka, d'admettre ceux de ces cafés qui en provenaient, non plus comme arrivant des entrepôts, mais comme provenant des lieux de production, et de les affranchir ainsi d'une différence de droit de 5 fr. par 100 kilogrammes.

Ce dégrèvement ne fut pas accordé et le commerce de Marseille, toujours aux prises avec la concurrence étrangère, ne parvint à rétablir une certaine activité dans les importations de cafés, qu'en 1867, lorsque par la création d'un service régulier

de bateaux à vapeur sur le Brésil et la Plata, il obtint de meilleures conditions pour le transport de cette denrée.

La situation s'améliora sensiblement à partir de cette époque, et la Chambre de Commerce, en signalant, en 1873, des arrivages importants de cafés, faisait remarquer que cette branche essentielle du commerce de Marseille pouvait prendre un développement plus considérable, si, d'une part, il était possible d'augmenter nos relations avec les Indes, par l'établissement de nouveaux services de bateaux à vapeur, et de l'autre, on pouvait obtenir du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, une réduction dans ses tarifs, toujours très-élevés et nullement en rapport avec les avantages offerts au commerce sur les autres lignes.

#### CACAOS

Le port de Marseille n'a reçu, en 1874, que 307 tonnes de cacaos, dont les importations s'élevaient, en 1855, à 730 tonnes.

Cette diminution de plus de la moitié s'explique facilement. Paris et quelques grandes usines, qui ont en quelque sorte le monopole de la fabrication du chocolat, s'approvisionnent de cacaos dans les ports de l'Océan. Nos fabriques du Midi, qui ne sauraient lutter avec les maisons Menier et autres, répandues dans le monde entier, voient tous les jours diminuer leurs affaires et semblent vouloir abandonner cette branche d'industrie.

#### POIVRES

Pendant plus de 15 ans, de 1855 à 1870, les importations de poivres sont restées stationnaires; elles n'ont jamais dépassé le chiffre de 1570 tonnes, mais depuis l'ouverture du canal de Suez, cette branche de notre commerce s'est relevée, et les arrivages ont atteint 2,029 tonnes en 1874 et 3,078 tonnes en 1875.

#### GRAINES OLÉAGINEUSES

Le commerce des graines oléagineuses, qui date d'une quarantaine d'années, a acquis, dans ce court espace de temps, une grande importance. Le surcroît de consommation des huiles d'olive, que rendait nécessaire le graissage des machines, coïncidant avec le déficit des récoltes, il fallut forcément chercher, pour la fabrication des savons, des huiles auxiliaires. On commença par introduire des graines de lin; les sésames du Levant vinrent ensuite, et peu après, les arachides de la



côte occidentale de l'Afrique et les sésames de l'Inde fournirent à notre commerce des ressources constantes et inappréciables.

Les huileries de Marseille, d'abord installées en vue des besoins de la savonnerie, ne tardèrent pas à fournir, à la consommation, des huiles à bouche, des huiles lampantes, dont le produit égale à peu près la valeur des huiles à fabrique.

L'agriculture elle-même a trouvé, dans les tourteaux, résidus des graines oléagineuses, un excellent engrais, qui, utilisé pour le blé, la garance, la vigne, a donné un régénérateur précieux, à nos cultures méridionales.

Le commerce des graines oléagineuses, qui doit à Marseille sa plus vive impulsion, a donc été pour toutes les branches de l'industrie nationale, une source de progrès et de bénéfices.

De 1855 à 1874, les importations des graines oléagineuses ont presque triplé; elles se sont élevées de 763,682 à 2,070,630 quintaux métriques.

Les débouchés de nos huiles ont grandi dans la même proportion; ce qui est dû aux perfectionnements que s'efforce d'apporter l'huilerie à la fabrication de ses produits.

C'est une voie dans laquelle il faut qu'elle persévère, pour conserver sa position vis-à-vis de la concurrence étrangère, qui n'a pas à supporter les lourdes charges fiscales dont sont malheureusement grevés notre commerce et notre industrie.

#### TOURTEAUX

Le commerce des tourteaux est soumis naturellement aux mêmes conditions que celui des graines oléagineuses. Lorsque les importations des graines sont en progrès, les huileries fonctionnent avec plus d'activité et produisent une plus grande quantité de tourteaux.

La production des tourteaux qui était de 672,677 quintaux métriques en 1861, a atteint le chiffre de 1,277,000 quintaux métriques en 1874. Il en a été exporté pendant cette dernière année 344,000 quintaux métriques en Angleterre, 40,000 quintaux métriques dans les Colonies, et 85,000 quintaux métriques dans le centre et le nord de la France. La consommation de l'agriculture dans nos départements du Midi a atteint le chiffre de 678,000 quintaux métriques.

#### COTON EN LAINE

Les importations de coton qui n'avaient jamais atteint le chiffre de 100,000 balles, s'élevèrent en 1863, à 147,000 balles.

Cette augmentation exceptionnelle fit naître deux graves difficultés : l'insuffisance des moyens de transports et la pénurie du numéraire.

Les commerçants en coton avaient cru devoir, à cause du prix élevé de cet article, le faire arriver presque exclusivement par bateaux à vapeur et le matériel naviguant s'était bientôt trouvé insuffisant, malgré les efforts des compagnies maritimes. La Chambre de Commerce renouvela, à cette occasion, le vœu relatif à l'achat de navires étrangers, qu'elle avait précédemment émis. « Très-certainement, disait-elle, si nos armateurs avaient pu introduire, sous pavillon français et gratuitement, des bateaux à vapeur étrangers, l'inconvénient signalé aurait promptement disparu, et le prix du fret des cotons, sur navires à vapeur, serait descendu au même prix pour Marseille que pour Liverpool. »

Avec le système de liberté, réclamé par la Chambre de Commerce, il est hors de doute, en effet, que la pénurie des transports aurait cessé et que le prix du fret aurait aussi diminué, sans cesser d'être rémunérateur, au grand bénéfice du commerce, de la marine et de l'industrie.

La seconde difficulté provenait de la nécessité de payer les cotons en espèces métalliques. Il est évident que les métaux précieux qui vont dans l'Inde et en Égypte n'en reviennent pas. L'accroissement de richesses, dans ces pays, finit par amener un plus grand luxe, et par conséquent, de plus fortes dépenses. Il ne faut pas se dissimuler que ce luxe porte principalement sur des produits orientaux et qu'il n'est pas possible de payer les cotons, en Orient, avec des produits européens, comme nous le faisons en Amérique, où les populations ont les mêmes goûts, les mêmes besoins que nous.

« C'est là, ajoutaient les représentants du commerce de Marseille un grave inconvénient, qu'il est très-difficile, sinon impossible de conjurer. »

L'année suivante, l'importation des cotons s'accrut encore de 26,000 balles, et les craintes manifestées par la Chambre de Commerce, au double point de vue de la difficulté du transport et de la crise monétaire ne se réalisèrent pas. Les efforts tentés par plusieurs compagnies de bateaux à vapeur et l'activité donnée aux constructions navales, ne tardèrent pas à procurer au commerce tous les moyens de transport nécessaires; quant aux inconvénients, résultant de l'obligation de payer les cotons en espèces métalliques, ils furent grandement atténués, soit à la suite de la baisse que subirent les cotons sur tous les marchés de l'Europe, soit par l'effet des besoins énormes de marchandises diverses, qui se manifestèrent dans les pays producteurs et particulièrement en Égypte.

Les arrivages de coton ne se sont pas ralentis depuis cette époque et le placement de cet article s'est effectué dans de bonnes conditions. Cependant notre marché pour

le débouché du coton deviendrait plus important ; si , pour faciliter nos relations avec le Nord , le chemin de fer se décidait à abaisser ses tarifs qui sont trop élevés pour certaines places et empêchent les transactions.

#### SOIES ET COCONS

Le développement de cette branche du commerce de Marseille dépend surtout des communications plus ou moins rapides , plus ou moins régulières avec l'Inde et la Chine. Les arrivages de la Chine , à peu près nuls en 1855 , et qui ne s'élevaient qu'à 7,000 balles en 1860 , ont atteint 42,000 balles en 1874. Le Japon qui nous envoie 5,753 balles de soie , n'en expédiait que 210 balles en 1861.

L'accroissement successif des importations de Chine et du Japon est un fait d'un haut intérêt ; il démontre que l'Angleterre , qui avait autrefois le monopole de ce commerce se trouve aujourd'hui en présence de concurrents sérieux.

Il est regrettable toutefois que Marseille , port d'arrivée dans une situation privilégiée , voisin de l'Espagne et de l'Italie , de la Grèce , de la Turquie d'Europe et d'Asie , et de la Perse , n'ait pas , comme marché de vente , l'importance qui lui revient naturellement , et continue à voir simplement traverser son territoire , les soies de l'extrême Orient , et notamment celles de la Chine et du Japon , qui pourraient y être vendues à des conditions plus économiques que partout ailleurs.

Notre commerce qui entretient des relations avec toutes les contrées séricicoles de l'étranger , pourrait facilement attirer les acheteurs à Marseille , mais il faudrait pour cela qu'il pût constamment leur offrir un stock suffisamment abondant , pour leur permettre d'opérer sur une certaine échelle et qu'il adoptât résolument surtout , le système des ventes aux enchères publiques et périodiques qui a si bien réussi à Amsterdam et qui est en voie de succès à Lyon depuis plusieurs années.

C'est par le port de Marseille que passent les fortes quantités de soie de Chine , du Japon et du Bengale , que la France et Lyon , particulièrement , demandent à l'extrême Orient , au lieu de les tirer des entrepôts de Londres comme précédemment. Le commerce français a donc pu détourner la moitié de ces importations au grand détriment des marchés anglais. C'est là un beau résultat , il y a lieu de regretter seulement que , dans ce mouvement considérable , Marseille ne participe que pour une faible part , et reste principalement place de transit.

#### LAINES

Le commerce des laines a certainement progressé depuis vingt ans ; aussi , la valeur totale de cette marchandise reçue ou expédiée , qui était de 33 millions de francs en 1857 , s'est élevée à 55 millions en 1874.

Mais cet accroissement aurait été beaucoup plus considérable, si la Chambre de Commerce avait obtenu la réduction de nos tarifs de chemin de fer qu'elle sollicite en vain depuis près de quinze ans.

Elle s'exprimait en ces termes en 1861 :

« Il n'existe à Marseille ni filature ni tissage. Il faut donc que l'on réexpédie au loin toutes les laines importées sur notre marché, et comme notre principal débouché est le nord de la France, on comprend que la réduction des frais de transport est le seul moyen de réserver à l'industrie nationale le monopole des laines de la Méditerranée.

« La laine paie, de Marseille à Roubaix, 120 francs par tonne, soit la moitié plus que n'exigent, pour un semblable parcours, les chemins de fer allemands ou anglais.

« L'industrie réclame instamment une réforme dans les tarifs des grandes lignes françaises, et tout fait supposer que si l'abaissement de tarif qui a été promis était enfin accordé, il en résulterait une telle augmentation de trafic que les administrateurs de chemins de fer y trouveraient une large compensation. »

En 1874, la Chambre de Commerce insistait de nouveau sur la nécessité de réduire les tarifs du chemin de fer, et constatait, que l'élévation du prix des transports avait eu pour conséquence de priver le port de Marseille d'un transit très-important. « Nous ne saurions voir avec indifférence, disait-elle, le chiffre des balles de passage éprouver depuis quelques années de successives diminutions. Des services de bateaux à vapeur, établis à Dunkerque, apportent directement dans ce port, rapproché des grands centres de consommation, les laines qu'ils vont prendre dans le Maroc et l'Algérie; ils enlèvent ainsi à nos compagnies de bateaux à vapeur, un élément de fret assez important. »

#### COMMERCE DES PEAUX ET TANNERIE

La Chambre de Commerce, tout en reconnaissant que le commerce des peaux et l'industrie de la tannerie ont pris un assez grand essor depuis une vingtaine d'années, constatait avec regret, en 1874, un certain ralentissement dans les transactions, et l'attribuait à la concurrence que faisaient et que font encore les produits étrangers aux peaux de chèvres tannées en France et particulièrement à la tannerie marseillaise.

« Depuis plusieurs années, disait-elle, nous avons à lutter, non-seulement chez nos voisins, mais encore chez nous, contre les peaux de chèvres tannées dans les Indes, lesquelles sont connues sous le nom de peaux de chèvres anglaises. Ces peaux sont expédiées de Londres, où elles sont vendues à des enchères qui ont lieu à peu près tous les mois et par quantités de 1,100 mille à 1,200 mille, quelquefois même à 1,500 mille peaux. On peut juger, par ces chiffres, de l'extension de ce produit et

du tort considérable qu'il porte à notre fabrication. Le bon marché de ces peaux est la seule cause de la faveur dont elles sont l'objet. En France, les matières premières et la main-d'œuvre se paient très-cher; aux Indes, tout cela est à vil prix. De là, bien que notre tannage soit supérieur à celui des Indes, la difficulté pour nous de soutenir la concurrence.

« Cet état de choses met l'industrie française dans une position très-désavantageuse, et il serait d'une bonne administration de rechercher les moyens d'y remédier en supprimant tout d'abord le droit de 3 francs par 100 kilog. que paient les peaux brutes importées pour notre fabrication. »

La tannerie des peaux de chèvres a pris chez nous une extension considérable. A Marseille seulement, elle emploie plus de 2,000 ouvriers et donne lieu à des transactions très-importantes. Sous tous les rapports, elle mérite qu'on s'intéresse à elle, et le gouvernement ferait une chose vraiment équitable en lui facilitant les moyens de sortir d'une crise dont la principale cause, comme nous venons de le dire, est la concurrence des peaux anglaises, et dont les résultats, si cette crise continuait, pourraient devenir désastreux (1).

#### HUILERIES

Autrefois, les opérations de la place de Marseille relativement à cette branche de notre commerce, se bornaient à l'importation des huiles d'olive, servant presque exclusivement à la fabrication des savons; une faible portion était réexpédiée à l'intérieur et à l'étranger comme huile lampante. Aujourd'hui l'importation des huiles d'olive a beaucoup diminué; mais ce déficit a été amplement compensé par la production des huileries de graines, dont une partie importante s'expédie comme huiles lampantes et mangeables.

L'importation des huiles d'olive n'a pas beaucoup varié depuis dix ans; elle s'élevait à 16,500,000 kilogr. en 1865, à 17,000,000 en 1873; elle est descendue à 15,200,000 kilogr. en 1874. Quant aux exportations, elles sont restées ce qu'elles étaient il y a vingt ans: 3,330,685 kilogr. en 1855, et 4,000,000 de kilogr. en 1874.

La production des huiles de graines n'a pas cessé de s'accroître depuis vingt ans. A peu près nulle en 1855, elle s'est élevée en 1874, à 66 millions de kilogrammes; il en est arrivé des fabriques de l'intérieur 10 millions de kilogr. et de l'étranger 4,800,000 kilogr. Total général: 80,800,000 kilogr.

La plus grande partie de cette production a été exportée ou consommée par nos fabriques.

---

(1) Pour les Peaux de moutons en laine et les Cuirs, voir à l'APPENDICE les *Monographies* que nous leur avons consacrées.

## PÉTROLE

Les Américains qui ont, les premiers, tiré parti de ce bitume, n'ont réellement commencé à le propager qu'en 1861.

L'année suivante quelques expéditions d'essai amenaient sur la place de Marseille 1,929 barils de pétrole brut et 3,289 barils de pétrole épuré.

En 1865, le commerce du pétrole s'élevait sur notre place à 185,826 hectolitres, soit 123,884 barils. Sur ce chiffre il avait été épuré par nos fabriques 40,000 barils environ.

Cependant le développement que promettait cet heureux début ne s'est point réalisé. Malgré la forte baisse du pétrole aux États-Unis, l'importation française n'a pas cessé de diminuer. On attribue cette décroissance aux droits d'entrée très-élevés qui frappent les pétroles épurés. Marseille, qui en recevait 62,398 barils et 57,159 caisses en 1871, n'en a reçu en 1874, que 25,638 barils et 24,815 caisses.

C'est le contraire qui tend à se produire pour le pétrole brut, dont le droit d'entrée, comparativement plus modéré que pour l'huile épurée, donne à nos deux usines locales une protection suffisante pour le développement de leur fabrication.

## CHARBONS

L'exploitation du bassin houillier du département des Bouches-du-Rhône compte trois établissements qui occupent 1,325 ouvriers, 35 femmes et 373 enfants. La production de ces établissements s'est élevée, en 1874, à 358,258 tonnes de charbons. Il y a six ans à peine, les quantités de lignites extraites de ce même bassin n'atteignaient encore que le chiffre de 242,402 tonnes.

Les exportations de charbon ont suivi depuis 15 ans la progression quinquennale ci-après :

1860. . . . .	391,000 tonnes.
1864. . . . .	609,000 id.
1869. . . . .	672,000 id.
1874. . . . .	759,000 id.

Les charbons qui arrivent sur la place de Marseille se divisent en deux grandes catégories destinées, l'une, à la consommation des diverses industries locales, l'autre, aux besoins de la navigation à vapeur.

La Chambre de commerce insiste depuis plus de dix ans auprès de l'Administration municipale, pour obtenir une modification du tarif de l'Octroi, en ce qui concerne les lignites. Ces charbons, qui ont une valeur intrinsèque et commerciale inférieure

d'au moins un cinquième à celle de la houille, sont pourtant assujettis au même droit que la houille. Elle fait remarquer que la consommation des charbons diminue de plus en plus dans le rayon de l'octroi, tandis que la consommation hors du rayon tend à s'accroître.

L'Angleterre, malgré une grève pour réduction de salaires, qui a suspendu, en 1874, presque toute production dans l'un de ses districts les plus importants, a réduit ses prix de près de 40 0/0, et ses charbons viennent déjà alimenter une partie de nos bateaux à vapeur.

Nos producteurs semblent dédaigner notre consommation locale, leurs faveurs sont toutes pour l'exportation. De sorte que nos industriels n'ont plus seulement à lutter contre le traitement de faveur dont la compagnie du chemin de fer de la Méditerranée fait jouir les charbons destinés à l'exportation, mais encore contre l'entente de certaines compagnies houillères, qui facilite et généralise ce résultat déjà ancien et toujours regrettable que nos voisins d'outre-mer reçoivent chez eux le charbon de notre région, s'embarquant dans notre port au-dessous du prix de revient dans les usines à Marseille.

#### VINS, LIQUEURS ET EAUX-DE-VIE

Il a été importé, en 1874, 20,000 hectolitres de vins et liqueurs de plus qu'en 1855; mais le chiffre des importations des eaux-de-vie et du rhum a diminué d'une égale quantité d'hectolitres (20,781 hectolitres).

Il a été exporté, en 1874, 84,568 hectolitres de vins en fûts et de liqueurs, de plus qu'en 1855; mais le chiffre des exportations des vins en bouteilles et des eaux-de-vie a diminué de 59,971 hectolitres.

La consommation intérieure des vins a doublé; il résulte, en effet, des constatations du service de l'octroi, que les entrées, qui s'élevaient, en 1855, à 217,861 hectolitres, ont atteint, en 1874, le chiffre considérable de 449,812 hectolitres.

La loi du vinage a donc créé un véritable privilège en faveur des grands propriétaires du Languedoc, sans atteindre le but que se proposaient ses auteurs, qui avaient surtout en vue d'éviter la fraude, et de percevoir des droits sur les alcools employés pour renforcer les vins, puisque le commerce achète les vins tout vinés des détenteurs qui ont le monopole de les renforcer sans avoir à payer aucun droit.

Cette loi présente, en outre, l'inconvénient grave de favoriser, au détriment de la France, les pays vinicoles étrangers et particulièrement l'Espagne, où le vinage en franchise est permis.

En résumé, si le commerce spécial de la consommation a progressé, comme cela

devait résulter forcément de l'augmentation du nombre des habitants, le commerce général des vins et liqueurs est resté stationnaire depuis vingt ans.

La Chambre de Commerce attribue, comme nous, ce défaut d'accroissement à la loi sur le vinage, qui favorise d'une manière toute particulière les grands propriétaires du Languedoc au détriment de tout le commerce des vins et des 3/6.

Marseille et le département du Var, qui ne produisent que du bon vin, sont plus spécialement frappés par cette loi, puisqu'ils ne peuvent, par suite de la bonne qualité de leurs produits, en sacrifier aucune partie pour faire du 3/6.

#### RIZ

Les importations de riz, qui n'étaient que de 50,000 quintaux métriques en 1855, se sont élevées, à 85,000 en 1865 et à 110,000 en 1871; mais elles sont retombées à 85,000 quintaux métriques en 1874.

Autrefois, notre ville recevait non-seulement les riz nécessaires à sa consommation et à celle des environs, mais encore ceux qui étaient destinés au Languedoc, à Lyon et même au Levant. Depuis une trentaine d'années, l'importation de cette denrée n'a point progressé; à peine s'est-elle élevée, comme nous venons de le dire, de 50 à 85,000 quintaux métriques. Les expéditions se font directement de Gênes à Cette et à Arles, pour les approvisionnements du Languedoc et de Lyon. Le Levant, lui-même, sauf quelques faibles quantités, qu'il puise dans nos entrepôts, se pourvoit aussi à Gênes.

#### SUIF BRUT ET SAINDOUX

Les importations de suif et de saindoux, en France, étaient autrefois fort restreintes. Vers 1850, l'emploi des graisses ne se bornait plus à la fabrication des chandelles et des bougies stéariques; la savonnerie en consommait de plus fortes parties, et les chemins de fer commençaient à en faire des achats considérables pour le graissage des machines et des essieux.

Ce commerce n'est pas sans importance à Marseille. Cependant les importations qui s'élevaient à 3,466,000 kilog. en 1855, à 6,313,000 kilog. en 1865, et à 10,951,000 kilog. en 1873, sont descendues à 5,584,000 kilog. en 1874.

#### CIRES

Nous donnons, à la suite de la *Monographie des cires*, le tableau des quantités vendues sur le marché de Marseille en 1855 et depuis 1865 jusqu'en 1874.



Il résulte de ce tableau comparatif que si le commerce des cires, à Marseille, n'a pas sensiblement diminué depuis une vingtaine d'années, il est loin d'avoir progressé.

#### MORUES

Le port de Marseille recevait 54,828 quintaux métriques de morues en 1855; il n'en a reçu que 52,000 quintaux métriques en 1874.

La concurrence des morues anglaises, sur les marchés étrangers, paraît être la cause principale de cette diminution ou plutôt de ce défaut de développement d'une branche des plus intéressantes de notre commerce maritime. Cette concurrence est tellement active que, malgré la prime accordée aux produits de la pêche française, il ne nous est pas toujours possible de lutter, même chez nous, avec les produits anglais.

On pourrait, peut-être, améliorer la situation du commerce des morues en France, en accordant à nos nationaux une position égale à celle de nos concurrents dans les pays de pêches, c'est-à-dire en leur concédant la faculté de pêcher sur une étendue de côte égale à celle où sont établies les pêches anglaises.

Ce qui atteint le plus directement notre marché, c'est la fondation de sécheries à Bordeaux et à Cette; ces deux places reçoivent au vert, pour les préparer, toutes les morues que recevait autrefois Marseille. Nous n'avons pu encore réparer cette perte, car il n'existe sur notre place, aucun de ces établissements. Il en résulte que nous sommes obligés d'aller acheter à Bordeaux et à Cette les quantités dont notre commerce a besoin. Chaque année, Marseille reçoit de ces destinations de 10 à 15,000 ballots de morues.

#### SAVONNERIE MARSEILLAISE

La réputation des savons de Marseille est universelle; elle est due à la bonté de ses produits, et à la loyauté avec laquelle travaille l'immense majorité de ses fabricants. Rien n'est plus facile que de tromper le consommateur en cette matière, et de lui faire accepter, au moyen d'une prétendue réduction de prix, des produits sophistiqués.

Le savon de Marseille se compose de 6 à 7 0/0 de soude, de 60 0/0 de corps gras et 34 à 35 0/0 d'eau. Il est considéré comme le type normal d'une bonne fabrication.

Sur 52 fabriques de savons qui fonctionnaient en 1861 dans notre circonscription, 36 étaient spécialement affectées à la fabrication du savon de Marseille et du savon bleu de qualité supérieure, les autres 16 ne livraient que des savons unicolores de qualités plus ou moins inférieures.

La production totale de ces 52 fabriques s'élevait à 60 ou 70 millions de kilog.

Le nombre actuel des fabriques est de 89, produisant 84,129,352 kilogr. de savons.

Il y a donc eu, en 15 ans, une assez forte progression ; mais ce développement aurait été plus considérable si diverses circonstances n'étaient venues l'entraver.

La Chambre de commerce demandait la suppression des droits sur les huiles et sur le sel, elle n'a obtenu que ce dernier dégrèvement, et une réduction de moitié du droit de 6 francs par 100 kilogr. sur les huiles d'olive étrangères.

La franchise du droit sur le sel n'a profité à la savonnerie que d'une manière incomplète, car on lui refusait la remise directe du sel en nature, et les conditions imposées au fabricant de soudes pour produire la soude salée qui remplacé forcément le sel, annihilait l'avantage de la franchise.

La Chambre de commerce a demandé, mais sans succès, le dégrèvement des droits d'octroi qui pèsent si lourdement sur la savonnerie.

Enfin, les représentants du commerce marseillais sont en instance pour obtenir la suppression du droit d'accise imposé en 1874.

#### MINOTERIE

La Minoterie qui avait pris, depuis une vingtaine d'années, un grand essor, a subi, pendant la dernière période quinquennale, une sorte de ralentissement qui a vivement préoccupé la Chambre de commerce.

Les représentants de notre commerce ont cherché les causes de ce malaise dans les faits suivants :

« Faut-il attribuer, disaient-ils, la difficulté qu'a éprouvée la Minoterie à utiliser toutes ses meules (800 environ), dans ces dernières années, entièrement aux circonstances particulières qui se sont produites dans le commerce des blés ? »

« Faut-il croire, au contraire, que ce chômage partiel provient de la trop grande quantité d'usines créées depuis 8 à 10 ans ? »

Il est évident que les deux causes ci-dessus ont eu une action marquée sur le ralentissement du travail de nos usines ; il en est une autre dont on a pu se rendre bien compte, surtout dans les deux dernières années.

Notre minoterie, malgré l'avantage de sa situation, à l'entrée des blés et ses installations propres à la mouture des blés exotiques, a eu à soutenir une plus grande concurrence que par le passé, à la vente de ses produits dans l'intérieur, aussi bien qu'à l'achat de ses blés à Marseille.

Cette situation est la conséquence des modifications survenues dans le commerce des céréales, aujourd'hui beaucoup plus divisé qu'il ne l'était anciennement.

Ces modifications, en amenant à Marseille et sur les lieux d'origine des acheteurs plus nombreux, provoquent en même temps, sur les marchés de l'intérieur, des offres directes et multiples, souvent peu en rapport avec les cours de Marseille.

Pour donner de l'aliment aux nombreux établissements que possède notre circonscription, il est à désirer que cette industrie puisse jouir de tarifs réduits sur les chemins de fer, et de dispositions législatives les plus libérales, soit à l'entrée, soit à la sortie des blés et farines pour toutes nos frontières.

#### SEMOULES ET PÂTES ALIMENTAIRES

##### 1° Semoules

L'industrie semoulière est en réel progrès à Marseille depuis une vingtaine d'années : de nouvelles usines ont été créées et leur activité est aidée par l'augmentation incessante de la consommation de notre ville, qui est de plus en plus attirée vers ce produit à cause de l'économie qu'il présente pour les ménages des classes populaires.

Cette extension est due en outre :

1° Au développement qu'a pris le commerce des pâtes à Lyon et à Clermont; 2° aux nouveaux débouchés qui ont surgi, soit en Suisse, soit en Allemagne; 3° à l'emploi des sasseurs mécaniques dont se sert exclusivement aujourd'hui la semoulerie, pour l'épuration complète de ses gruaux de blés durs.

On estime, au minimum, à 300,000 hectolitres, les quantités de blés durs d'Azoff ou d'Algérie, employées annuellement pour la fabrication des semoules.

En 1874, la semoulerie a eu à sa disposition les blés durs d'Afrique, de Bombay, de Rodosto, de Taganrock et de Jaffa. Ses débouchés ont été en rapport avec la fabrication : seule, la concurrence des fabricants entre eux a été la véritable cause de l'amoindrissement des bénéfices de cette importante industrie.

##### 2° Pâtes alimentaires

La fabrication des pâtes alimentaires, dites d'Italie, a pris à Marseille, depuis un quart de siècle, un essor remarquable. L'importation des pâtes étrangères, uniquement limitée aux demandes d'assortiment que provoque encore l'ancienne réputation des pâtes d'Italie, diminue de plus en plus devant l'amélioration toujours croissante des produits de nos fabriques.

Pour hâter son développement, cette industrie réclame la faveur faite à la

Minoterie , de pouvoir manipuler les blés durs exotiques avec franchise de droits de douane.

La fabrication des pâtes alimentaires , qui, en quelques années, a quintuplé ses produits , emploie annuellement plus de 200 ouvriers.

#### TANNERIES

Depuis 1822, la Tannerie, autrefois très-prospère à Marseille, n'a pas cessé de décroître jusqu'à ces dernières années où une certaine reprise d'affaires a été signalée.

En 1848 , notre ville comptait 14 tanneries occupant 900 ouvriers; on y préparait 25,000 gros cuirs , 720 peaux de chèvres, et 300,000 peaux de moutons.

En 1862 , le nombre de fabriques travaillant les gros cuirs était réduit à neuf, occupant 600 ouvriers, et travaillant 15,000 gros cuirs; sept autres fabriques préparaient 250,000 peaux de moutons et 100,000 peaux de chèvres.

La situation , s'est sensiblement améliorée. On compte aujourd'hui à Marseille vingt-cinq établissements occupant 1,300 ouvriers et 250 ouvrières. Le chiffre des peaux tannées est considérable , et se répartit ainsi :

14,000 gros cuirs ;  
174,000 peaux de moutons,  
4,340,000 peaux de chèvres.

Indépendamment des diverses industries mentionnées ci-dessus, et dont l'importance exceptionnelle demanderait une notice spéciale, il existe à Marseille un assez grand nombre d'industries qui , sans être de premier ordre , méritent d'appeler l'attention des économistes. Leur prospérité ou leur décadence n'est pas sans influence sur la situation commerciale de notre ville. Nous regrettons de ne pouvoir les signaler toutes dans ce mémoire dont le cadre est nécessairement limité. Nous avons dû nous borner à désigner, dans un tableau sommaire que nous joignons ici, les principaux établissements industriels qui existaient à Marseille au 31 décembre 1874.

## TABLEAU

DES

PRINCIPAUX ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS DE LA VILLE DE MARSEILLE

Année 1874

DÉSIGNATION DES INDUSTRIES	NOMBRE d'établissements	NOMBRE d'ouvriers	OBSERVATIONS
Savonneries .....	90	915	Dans ce nombre figurent 42 femmes et 24 enfants.
Huilleries .....	38	1.714	id. 210 id.
Fabriques de soude .....	2	700	
Raffineries de sucre .....	3	2.150	id. 125 id. 20 id.
Raffineries de soufre .....	3	72	id. 40 id.
Forges et hauts-fourneaux .....	1	530	
Ateliers de constructions mécaniques .....	7	2.512	
Fonderies de cuivre .....	7	115	
Fonderies et affinages de plomb .....	4	302	
Fabriques de grenaille .....	4	48	id. 8 id.
Fabriques d'étain .....	2	62	id. 15 id.
Fabrique de goudron végétal .....	1	»	
Constructions de navires .....	3	190	
Forgerons de marine .....	8	60	
Pouleurs .....	10	45	
Calfats .....	»	500	Etrangers en grande partie.
Corderies .....	6	180	Dans ce nombre figurent 70 enfants.
Construction et réparation des coques, machines et du matériel naval .....	1	242	La Compagnie des Messageries Maritimes, propriétaire de cet atelier, en possède un second beaucoup plus important à La Ciotat, où elle emploie 2.761 ouvriers.
Tanneries .....	25	1.450	Une seule de ces tanneries, celle de M. Julien, occupe 713 ouvriers, dont 16 femmes et 17 enfants.
Ouvrages en sparterie, cordages, etc. .....	24	183	Dans ce nombre figurent 84 enfants.
Bougies et chandelles .....	3	400	id. 126 femmes et 78 enfants.
Fabriques d'allumettes .....	2	770	id. 450 id. et 180 jeunes filles.
Fabriques de liqueurs, vermouth, etc. .....	14	575	id. 315 id.
Imprimeries et typographies .....	13	384	id. 56 id. et 81 enfants.
Minoteries .....	245	1.150	Ce chiffre comprend quelques moulins situés dans les autres parties du département.
Fabriques de pâtes alimentaires .....	70	200	
Fabriques de semoules .....	15	325	Dans ce nombre sont compris 100 enfants.
Verreries .....	2	250	id. 141 femmes et 65 enfants.
Chapelleries .....	4	235	id. 12 femmes.
Fabrique de cartes .....	1	82	
Fabrique de pianos .....	1	125	
Fabriques d'huile de pétrole .....	2	102	
Usine à gaz .....	1	180	
Manufacture de tabacs .....	1	1.397	Dans ce nombre figurent 1,436 femmes et 138 jeunes filles.
Fabriques de crins .....	4	166	id. 42 id. et 63 enfants.
Atelier de tailleur pour militaires .....	1	748	id. 490 id. et 192 id.
Totaux .....	618	18.906	Dont 3.224 femmes et 1.112 enfants.

## RELATIONS COMMERCIALES

DU

PORT DE MARSEILLE AVEC LES COLONIES FRANÇAISES ET LES PUISSANCES ÉTRANGÈRES

Les pays avec lesquels le port de Marseille a entretenu le plus de relations, se présentent dans l'ordre suivant (tonnage total) :

	1874		1855		AUGMENT. — Tonneaux	DIMINUT. — Tonneaux
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux		
Algérie.....	1.878	931.362	1.352	222.678	728.584	»
Italie.....	1.488	689.879	1.451	424.590	265.289	»
Turquie.....	1.120	551.320	1.556	476.235	75.085	»
Espagne.....	1.611	414.487	1.639	175.187	239.300	»
Russie.....	692	259.683	549	177.134	82.549	»
Egypte.....	290	190.344	277	77.725	112.619	»
Angleterre.....	278	148.677	755	216.875	»	68.198
Rio de la Plata.....	114	96.844	26	5.590	91.254	»
Afrique anglaise. Côte occidentale.....	198	71.684	7	2.274	69.410	»
Etats-Unis.....	130	69.438	140	36.100	13.338	»
Indes anglaises.....	90	58.287	85	34.080	24.207	»
Etats barbaresques.....	161	51.260	489	68.990	»	17.730
Japon.....	24	50.576	»	»	50.576	»
Côte occidentale d'Afrique.....	171	50.525	199	44.832	5.693	»

Viennent ensuite, dans une bien moindre proportion, les pays ci-après indiqués :

	1874		1855		AUGMENT. — Tonneaux	DIMINUT. — Tonneaux
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux		
Autriche.....	85	34.525	237	52.610	»	18.085
Gorée (Sénégal).....	84	29.650	69	14.921	14.729	»
Amérique espagnole.....	79	22.066	104	24.049	»	1.983
Uruguay.....	48	21.426	12	2.686	18.740	»
Bésil.....	68	21.277	139	18.979	2.298	»
Grèce.....	85	18.969	237	53.376	»	34.407
Pays-Bas.....	21	17.570	21	2.922	14.648	»
Martinique.....	57	16.271	66	16.386	»	115
Ile de la Réunion.....	30	12.638	43	13.723	»	1.085
Guadeloupe.....	47	11.292	53	13.147	»	1.855
Saint-Louis (Sénégal).....	48	10.966	32	5.467	5.499	»
Mexique.....	38	9.377	15	4.072	5.305	»
Amérique anglaises (Antilles).....	17	8.451	2	446	8.005	»
Suède.....	22	7.702	79	19.943	»	12.741
Portugal.....	24	6.620	49	8.980	»	2.860
Vénézuéla.....	33	6.187	17	3.252	2.935	»
Côte orientale d'Afrique.....	12	5.378	»	»	5.378	»
Indes hollandaises.....	7	5.208	5	2.002	3.206	»
Guyane française.....	18	4.534	19	3.595	939	»
Chine.....	3	4.512	»	»	4.512	»
Cochinchine.....	10	4.050	»	»	4.050	»
Haiti.....	18	3.572	24	4.507	»	935
Norvège.....	6	2.170	6	734	1.386	»
Pérou.....	3	1.561	1	405	1.156	»
Indes françaises.....	4	1.472	6	1.790	»	318
Allemagne.....	6	1.457	1	96	1.361	»
Amérique hollandaise.....	5	850	»	»	850	»
Danemark.....	1	444	34	8.881	»	8.387

Dans le but de compléter et de rendre plus instructifs les renseignements statistiques résumés dans les tableaux qui précèdent (1), nous avons dressé un compte spécial pour chacun des pays avec lesquels le port de Marseille entretient des relations commerciales.

Nous donnons, ci-après, le résumé de ces comptes spéciaux, en classant les divers pays d'après le rang qu'ils occupent dans le *Tableau général du commerce*, publié par l'administration des douanes.

### RUSSIE

Le mouvement commercial entre le port de Marseille et les divers ports de la Russie, a donné lieu, en 1874, à 537 voyages, contre 490 en 1857 (2); le chiffre du tonnage des navires affectés à ces voyages s'est élevé à 241,587 tonneaux en 1874, contre 143,799 en 1857.

D'où il résulte, pour l'année 1874, une augmentation de 9 0/0 sur le nombre des navires, et de 68 0/0 sur le chiffre du tonnage.

Cette augmentation se répartit ainsi :

#### ENTRÉE

1874 . . . . .	438 navires	—	205,519 tonneaux.
1857 . . . . .	422 id.	—	123,688 id.
Augmentation. . . . .	16 navires	—	81,831 tonneaux.

#### SORTIE

1874 . . . . .	99 navires	—	36,068 tonneaux.
1857 . . . . .	68 id.	—	20,111 id.
Augmentation. . . . .	31 navires	—	15,957 tonneaux.

Il ressort de ce tableau comparatif que, dans nos rapports avec la Russie, les importations de cette puissance excèdent de beaucoup nos exportations. C'est le

(1) Ces tableaux comparatifs sont extraits des deux grands tableaux annexés au chapitre de la navigation, sous les nos 7 et 7 bis.

(2) La guerre ayant interrompu nos relations avec la Russie en 1855 et 1856, j'ai dû prendre pour terme de comparaison, l'année 1857 au lieu de l'année 1855, qui forme la période de 20 ans adoptée pour les autres parties de ce travail.

contraire qui est remarqué dans les relations commerciales que le port de Marseille entretient avec la plupart des autres pays étrangers.

**Principales Marchandises reçues ou expédiées en 1874**

**IMPORTATIONS**

Laines en masses . . . . .	1,948,694 kilogrammes.
Contre. . . . .	1,094,505 kil. en 1857.
Blé . . . . .	2,224,160 quint. mét.
Contre. . . . .	1,616,622 kil. en 1857.
Graines oléagineuses . . . . .	14,130,875 kilogrammes.
Contre. . . . .	3,508,715 kil. en 1857.
Os et sabots de bétail. . . . .	201,534 kilogrammes.
Contre. . . . .	3.501 kil. en 1857.

Viennent ensuite : les Soies en cocons, 191,568 kilog.; les Légumes secs, 378,930 kilog., et enfin les Bois de construction sciés, 3,312,000 mètres.

**EXPORTATIONS**

Sucres raffinés. . . . .	5,005,793 kil. en 1874.
Contre. . . . .	41,958 kil. en 1857.
Café . . . . .	165,592 kil. en 1874.
Contre. . . . .	235,418 kil. en 1857.
Poivre . . . . .	29,468 kil. en 1874.
Contre. . . . .	126,182 kil. en 1857.

Les fromages, poissons, amandes et acides ont été expédiés en plus grandes quantités qu'en 1857; mais l'exportation des bois, du plomb, des verres, des cristaux et des légumes n'a pas atteint les mêmes chiffres qu'en 1857.

**SUÈDE, NORWÈGE ET DANEMARK**

Nos relations commerciales avec la Suède ont considérablement diminué depuis vingt ans. En 1855, le nombre des navires reçus ou expédiés s'élevait à 79, jaugeant 19,943 tonneaux; aujourd'hui, ce chiffre est réduit à 22 navires jaugeant 7,204 tonneaux.

Les relations du port de Marseille avec la Norwège sont aussi peu importantes



que celles qu'il entretient avec la Suède. Il n'a été reçu que dix navires venant de la Norwége, et il en a été expédié quatre pour cette destination.

Même observation pour le Danemark qui n'a expédié que 5 navires contre un navire parti de Marseille pour cette destination.

## ANGLETERRE

### Mouvement de la Navigation

#### ENTRÉE

1874 . . . . .	191 navires	—	95,645 tonneaux.
1855 . . . . .	468 id.	—	136,482 id.
Diminution. . . . .	<u>277 navires</u>	—	<u>40,837 tonneaux.</u>

#### SORTIE

1874 . . . . .	87 navires	—	53,032 tonneaux.
1855 . . . . .	255 id.	—	80,393 id.
Diminution. . . . .	<u>168 navires</u>	—	<u>27,261 tonneaux.</u>

Il résulte de ces tableaux comparatifs que, depuis vingt ans, le nombre de voyages effectués entre Marseille et l'Angleterre a diminué de 27,261 tonneaux, soit 160 0/0, et que le chiffre du tonnage des navires affectés à ces voyages est descendu de 216,875 à 148,677, soit une diminution de 46 0/0.

### Principales marchandises reçues ou expédiées

#### IMPORTATIONS

Peaux brutes . . . . .	508,605 kilogrammes.
Riz en grains . . . . .	394,235 id.
Brai sec, résine d'huile . . . . .	1,020,000 id.
Huiles de coton . . . . .	1,139,360 id.
Mastic bitumineux . . . . .	4,347,610 id.
Goudron minéral . . . . .	1,579,865 id.
Houille crue . . . . .	744,504 quint. met.

## EXPORTATIONS

Soies écrues grèges . . . . .	828,853	kilogrammes.
Thé . . . . .	3,719,618	id.
Sucres étrangers . . . . .	560,528	id.
Café . . . . .	574,760	id.
Tourteaux . . . . .	19,356,000	id.

## ALLEMAGNE

Il n'a été reçu, en 1874, dans le port de Marseille qu'un seul navire venant de l'Allemagne, et il en a été expédié cinq pour cette destination.

## Principales marchandises reçues

Tabacs en feuilles . . . . .	643,260	kilogrammes.
Cigares . . . . .	255,355	id.
Tabac en poudre . . . . .	54,401	id.
Faïences . . . . .	364,766	id.
Porcelaine commune . . . . .	22,742	id.

## Marchandises exportées

Café . . . . .	377,657	kilogrammes.
Huiles d'olive . . . . .	163,221	id.
Huiles de graines . . . . .	353,060	id.
Vins ordinaires . . . . .	188,950	id.
Ouvrages en fonte moulue. . . . .	382,235	id.

## PAYS-BAS

Le mouvement de la navigation entre Marseille et les Pays-Bas, offre ce fait remarquable qu'en 1855, vingt-un navires à voiles reçus ou expédiés, n'ont transporté que 2,922 tonnes de marchandises et qu'en 1874, le chiffre des navires s'étant trouvé exactement le même, mais la vapeur ayant été substituée à la voile, vingt-un bateaux à vapeur ont transporté 17,570 tonnes de marchandises, soit six fois autant.

## Principales marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Fromages. . . . .	890,599	kilogrammes.
Peaux brutes. . . . .	13,473	id.
Huile de foie de morue. . . . .	3,936	id.
Muscades. . . . .	8,753	id.
Produits chimiques. . . . .	8,024	id.
Tissus de lin ou de chanvre. . . . .	5,075	id.

## EXPORTATIONS

Amandes, noix, etc . . . . .	166,369	kilogrammes.
Tabac en feuilles . . . . .	469,025	id.
Régliste. . . . .	121,612	id.
Tourteaux de lin . . . . .	80,000	id.
Savons . . . . .	203,997	id.
Vins de liqueurs . . . . .	119,052	litres.

## BELGIQUE

Le commerce de Marseille avec la Belgique s'effectue principalement par la voie de terre. Aussi, en 1874, le chemin de fer a transporté à Marseille, venant de cette destination, 10,537,114 kilogr. de sucres de betteraves et 419,975 kilogr. de fil de lin ou de chanvre.

En échange, la place de Marseille a expédié en Belgique 228,404 kilogr. de savons, de laines, du tabac en feuilles, des amandes et des fruits secs.

## PORTUGAL

Le port de Marseille n'a jamais eu de grandes relations avec celui de Lisbonne.

En 1826, Marseille recevait cinq navires du port de Lisbonne et en expédiait onze; en 1840, le mouvement de la navigation entre ces deux ports était encore de cinq navires à l'entrée et de onze navires à la sortie.

Ce mouvement avait pris une certaine importance en 1855, mais il s'est sensiblement ralenti depuis cette époque.

## IMPORTATIONS

1874. . . . .	16 navires jaugeant	4,319 tonneaux.
1855. . . . .	34 id.	5,405 id.
Diminution . . . . .		<u>1,086 tonneaux.</u>

## EXPORTATIONS

1874. . . . .	8 navires jaugeant	2,301 tonneaux.
1855. . . . .	15 id.	3,575 id.
Diminution . . . . .		<u>1,274 tonneaux.</u>

Dans le nombre très-restreint des marchandises importées, nous ne pouvons signaler que les arachides et autres graines oléagineuses, dont le chiffre s'élève à 463,000 kilogr., et la manganèse, 1,197,000 kilogr.

Les principales exportations consistent en semoules, en racines médicinales et en soufre épuré.

## ESPAGNE

Les relations commerciales du port de Marseille avec l'Espagne ont pris un grand développement depuis une vingtaine d'années. Le nombre des navires reçus ou expédiés est resté à peu près le même, mais le tonnage de ces navires a plus que doublé.

## IMPORTATIONS

1874. . . . .	784 navires jaugeant	183,600 tonneaux.
1855. . . . .	813 id.	82,919 id.
Augmentation. . . . .		<u>100,681 tonneaux.</u>

## EXPORTATIONS

1874. . . . .	827 navires jaugeant	230,887 tonneaux.
1855. . . . .	826 id.	92,168 id.
Augmentation. . . . .		<u>138,719 tonneaux.</u>

## Principales marchandises importées en 1874

Oranges et citrons . . . . .	5,891,000	kilogrammes.
Raisins secs . . . . .	1,516,000	id.
Arachides . . . . .	4,464,000	id.
Huiles d'olive . . . . .	3,198,000	id.
Minerai de fer. . . . .	75,035,000	id.
Minerai de plomb . . . . .	4,140,000	id.
Plomb en masse. . . . .	19,682,000	id.
Liège ouvré . . . . .	1,130,000	id.
Vins ordinaires . . . . .	5,005,000	litres.
Vins de liqueurs. . . . .	940,000	id.

## Principales marchandises exportées en 1874

Peaux . . . . .	2,752,000	kilogrammes.
Contre. . . . .	355,000	kil. en 1855.
Fécules. . . . .	1,434,000	kilogrammes.
Contre. . . . .	108,000	kil. en 1855.
Soudes . . . . .	1,701,000	kilogrammes.
Contre. . . . .	484,000	kil. en 1855.
Coton en laine . . . . .	9,153,000	kilogrammes.
Sucres raffinés. . . . .	1,900,000	id.
Pommes de terre. . . . .	948,000	id.
Mercerie . . . . .	743,000	id.
Papier à écrire. . . . .	638,000	id.

Si nous comparons le mouvement des importations avec celui des exportations, nous trouvons que le port de Marseille a expédié 230,887 tonneaux de marchandises et qu'il en a reçu 183,600, ce qui donne une augmentation de 47,287 tonneaux en faveur de nos exportations, tandis qu'en 1855 nos exportations n'excédaient les importations que de 9,249 tonneaux.

## AUTRICHE

Les relations commerciales du port de Marseille avec l'Autriche sont sans importance et tendent tous les jours à diminuer. Le mouvement de la navigation, aller et retour, qui donnait lieu, en 1855, à 252 voyages, n'est plus aujourd'hui que de

119 voyages. Le tonnage total des navires affectés à ces voyages est descendu de 52,610 tonneaux à 34,525.

Parmi les objets d'importation, nous ne pouvons citer que le bois de construction. Quant aux exportations, nous signalerons le café, 191,734 kilogr.; les huiles de graine, 608,173 kilogr.; le bois de teinture, 218,669 kilogr.; le plomb en masses, 591,225 kilogr., et les peaux brutes, 71,332 kilogr.

### ITALIE

Le mouvement commercial entre les divers ports de l'Italie et celui de Marseille, a toujours été très actif. Il a progressé dans la proportion de 62 0/0 depuis 1855.

En effet, le nombre total des voyages effectués entre l'Italie et le port de Marseille, qui était de 2,899 en 1855, a atteint, en 1874, le chiffre de 3,319, et le tonnage des navires affectés à ces voyages s'est élevé de 424,590 tonneaux, à 689,879, ce qui donne une augmentation de 264,289 tonneaux, soit de 62 0/0.

Cette augmentation est ainsi répartie.

#### ENTRÉE

1874 . . . . .	1,449 navires jaugeant	260,091 tonneaux.
1855 . . . . .	1,488 id.	208,510 id.
Augmentation. . . . .		<u>51,581 tonneaux.</u>

#### SORTIE

1874 . . . . .	1,870 navires jaugeant	429,788 tonneaux.
1855 . . . . .	1,451 id.	216,080 id.
Augmentation. . . . .		<u>213,708 tonneaux.</u>

L'accroissement du tonnage porte surtout sur les exportations.

Le tableau ci-joint donne le détail des principales marchandises échangées ; nous n'en citerons que quelques articles, en comparant les importations et les exportations de 1855 avec celles de 1874.

## IMPORTATIONS

	1855		1874
Graines oléagineuses . . . . .	51,050,723	kil.	5,271,229 kil.
Huiles d'olive . . . . .	8,598,999	id.	4,800,909 id.
Chanvre . . . . .	2,116,272	id.	3,434,195 id.
Garance en racines . . . . .	1,180,214	id.	6,239,763 id.
Sumac . . . . .	1,778,588	id.	4,414,759 id.
Soufre . . . . .	18,322,907	id.	15,904,102 id.
Os et sabots de bétail . . . . .	1,630,032	id.	2,895,210 id.
Semoules et pâtes d'Italie . . . . .	1,518,965	id.	282,351 id.
Riz . . . . .	4,312,253	id.	7,023,965 id.

## EXPORTATIONS

	1855		1874
Peaux brutes . . . . .	805,792	kil.	3,147,681 kil.
Coton en laine . . . . .	515,435	id.	1,839,394 id.
Soie et cocons . . . . .	»		1,341,186 id.
Morues sèches . . . . .	1,503,425	id.	2,103,668 id.
Semoules et gruau . . . . .	11	id.	915,256 id.
Blé . . . . .	108,591	q. m.	151,413 q. m.
Sucres bruts . . . . .	2,954,653	kil.	4,410,383 kil.
Sucres raffinés . . . . .	8,038,394	id.	12,704,677 id.
Café . . . . .	3,465,013	id.	4,142,345 id.
Poivre . . . . .	220,960	id.	379,427 id.
Huiles de graines . . . . .	369,836	id.	1,529,954 id.
Soudes . . . . .	523,457	id.	3,992,811 id.
Draps (tissus de laine) . . . . .	281,945	id.	610,430 id.
Tissus de coton . . . . .	176,951	id.	663,658 id.

## GRÈCE

Le mouvement commercial entre Marseille et les ports de la Grèce s'est ralenti d'une manière très-sensible depuis vingt ans. Le nombre des navires reçus ou expédiés est descendu de 241 à 85, et le chiffre total du tonnage a subi une diminution de 34,407 tonneaux.

Le tableau ci-joint fait connaître les principales marchandises importées ou exportées, parmi lesquelles nous signalerons les suivantes :

## IMPORTATIONS

Tabac en feuilles. . . . .	3,281,260	kilogrammes.
Coton en laine . . . . .	254,327	id.
Raisins secs . . . . .	190,175	id.
Minerai de fer . . . . .	383,030	id.
Drilles ( chiffons ) . . . . .	464,223	id.

## EXPORTATIONS

Morues sèches. . . . .	1,262,759	id.
Sucres raffinés . . . . .	3,049,937	id.
Café . . . . .	639,830	id.
Couleurs non dénommées . . . . .	120,856	id.
Huiles de pétrole . . . . .	335,404	id.
Ouvrage en plomb . . . . .	483,627	id.

## TURQUIE

Le commerce de Marseille avec la Turquie ne s'est pas ralenti depuis vingt ans. Le nombre des voyages effectués en 1874, aller et retour, est moins considérable, il est vrai, qu'en 1855 ; mais les navires actuellement affectés à ces voyages étant d'un plus fort tonnage, le chiffre des importations et celui des exportations, loin de diminuer, ont, au contraire, augmenté dans une assez large proportion (1).

Le mouvement de la navigation entre les ports de Marseille et la Turquie en 1855 et 1874, se résume ainsi :

## ENTRÉE

1874. . . . .	478 navires	jaugeant	239,268	tonneaux.
1855. . . . .	730	id.	210,363	id.
Augmentation . . . . .				28,905 tonneaux.

(1) Cette observation a déjà été faite dans le chapitre spécialement consacré au mouvement de la navigation, c'est un fait général qui a souvent été constaté.

Dans la suite de cette étude sur les relations commerciales du port de Marseille avec les diverses puissances étrangères, nous ne tiendrons plus compte du nombre des navires mais seulement de leur tonnage.



## SORTIE

1874. . . . .	642 navires	jaugeant	312,052 tonneaux.
1855. . . . .	836	id.	265,672 id.
Augmentation . . . . .			<u>46,380 tonneaux.</u>

Il y a lieu de remarquer qu'en 1855 comme en 1874, nous avons expédié plus de marchandises que nous n'en avons reçues. L'excédant des exportations sur les importations a été de 44,809 tonneaux en 1855 et de 72,784 tonneaux en 1874.

Voici, d'après le tableau ci-joint, les principales marchandises expédiées ou reçues à ces deux dates.

## Principales marchandises importées

	1855		1874
Peaux brutes . . . . .	1,667,019	kil.	1,867,479 kil.
Laines en masse . . . . .	4,834,568	id.	10,528,706 id.
Soies et cocons . . . . .	503,608	id.	1,295,186 id.
Coton en laine . . . . .	134,602	id.	6,725,584 id.
Graines oléagineuses . . . . .	14,373,867	id.	30,292,379 id.
Tabacs en feuilles . . . . .	460,112	id.	3,016,727 id.
Grains (froment) . . . . .	709,285	q. m.	1,305,044 q. m.

## Principales marchandises exportées

	1855		1874
Sucres raffinés . . . . .	4,724,802	kil.	17,182,454 kil.
Café . . . . .	2,753,035	id.	6,164,279 id.
Alcool . . . . .	739,244	id.	1,923,705 id.
Poivre . . . . .	238,133	id.	273,779 id.
Bougies . . . . .	359,203	id.	1,384,962 id.
Pommes de terre . . . . .	719,352	id.	2,919,420 id.
Riz . . . . .	502,648	id.	726,385 id.
Houille . . . . .	1,490	q. m.	350,838 q. m.

Indépendamment de ces articles qui occupent un rang exceptionnel dans le mouvement commercial entre Marseille et la Turquie, nous remarquons, en 1874, les suivants dont l'importance, sans être aussi grande, mérite cependant d'être signalée.

## IMPORTATIONS

Raisins secs. . . . .	2,836,226	kilogrammes.
Légumes secs. . . . .	2,871,267	id.
Alpistes. . . . .	560,147	id.
Bois de teinture. . . . .	488,955	id.
Drilles (chiffons de toute sorte) . . . .	779,640	id.
Os et sabots de bétail. . . . .	747,666	id.

## EXPORTATIONS

Bitumes solides purs . . . . .	2,632,425	kilogrammes.
Plomb en masse . . . . .	788,199	id.
Acides sulfuriques et autres . . . . .	302,579	id.
Soudes . . . . .	324,251	id.
Vins ordinaires. . . . .	982,432	litres.

## EGYPTE

Le mouvement de la navigation entre le port de Marseille et l'Egypte se résume ainsi :

## ENTRÉE

1874. . . . .	119 navires jaugeant	86,290 tonneaux.
1855. . . . .	199 id.	53,899 id.
Augmentation . . . . .		<u>32,391 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	171 navires jaugeant	104,054 tonneaux.
1855. . . . .	217 id.	31,768 id.
Augmentation . . . . .		<u>72,286 tonneaux.</u>

Ces augmentations sont considérables. En vingt ans, le chiffre des importations s'est accru de 61 0/0, et celui des exportations, de 233 0/0.

Principales marchandises reçues ou expédiées en 1874

IMPORTATIONS

Graines oléagineuses . . . . .	21,114,091 kilogrammes.
Contre. . . . .	3,402,228 kil. en 1855.
Coton en laine . . . . .	13,593,400 kilogrammes.
Contre. . . . .	3,798,180 kil. en 1855.
Sucres bruts . . . . .	6,576,619 kilogrammes.
Contre. . . . .	760,181 kil. en 1855.
Café . . . . .	1,941,114 kilogrammes.
Gommes pures exotiques . . . . .	726,942 id.
Tourteaux de coton . . . . .	605,435 id.
Drilles (chiffons). . . . .	422,237 id.

EXPORTATIONS

Sucres raffinés. . . . .	3,202,413 kilogrammes.
Contre. . . . .	452,444 kil. en 1855.
Vins ordinaires. . . . .	3,478,901 litres.
Contre. . . . .	325,785 id. en 1855.
Bougies. . . . .	1,404,547 kilogrammes.
Pommes de terre. . . . .	1,148,898 id.
Huiles de lin. . . . .	513,396 id.
Savon. . . . .	157,292 id.
Morues sèches. . . . .	230,395 id.

ÉTATS BARBARESQUES

Mouvement de la Navigation

ENTRÉE

1874. . . . .	58 navires jaugeant	9,490 tonneaux.
1855. . . . .	272 id.	37,222 id.
Diminution . . . . .		<u>27,732 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	103 navires jaugeant	41,778 tonneaux.
1855. . . . .	217 id.	31,768 id.
Augmentation . . . . .		<u>10,010 tonneaux.</u>

En résumé, dans l'ensemble de la navigation, on constate une diminution de 19,722 tonneaux en 1874 sur 1855.

## Principales Marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

La diminution signalée dans le chiffre des importations atteint surtout les

Laines . . . . .	3,251,904 kil. en 1855.
Contre. . . . .	2,769,041 kil. en 1874.
Huiles d'olive . . . . .	11,790,595 litr. en 1855.
Contre. . . . .	2,469,523 litr. en 1874.
Légumes secs . . . . .	1,726,426 kil. en 1855.
Contre. . . . .	669,314 kil. en 1874.

## EXPORTATIONS

L'augmentation porte principalement sur les

Sucres raffinés. . . . .	2,101,042 kil. en 1874.
Contre. . . . .	154,247 kil. en 1855.
Café . . . . .	227,148 kil. en 1874.
Contre. . . . .	127,000 kil. en 1855.
Papier . . . . .	122,405 kil. en 1874.
Contre. . . . .	80,068 kil. en 1855.

## COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

## Mouvement de la Navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	118 navires jaugeant	35,030 tonneaux.
1855. . . . .	104 id.	23,821 id.
Augmentation . . . . .		<u>11,209 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	53 navires jaugeant	15,495 tonneaux.
1855. . . . .	95 id.	21,011 id.
Diminution. . . . .		<u>5,516 tonneaux.</u>

En déduisant de l'augmentation de 11,209 tonneaux constatée à l'entrée, la diminution de 5,516 tonneaux de la sortie, on trouve dans l'ensemble de la navigation un accroissement de 6,693 tonneaux en 1874 sur 1855.

## Principales Marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Arachides et sésames. . . . .	51,685,617 kil. en 1874.
Contre. . . . .	16,703,816 kil. en 1855.
Huiles de palme . . . . .	2,745,027 kilogrammes.
Contre. . . . .	1,006,762 kil. en 1855.
Bois de teinture . . . . .	350,000 kilogrammes.

## EXPORTATIONS

Laines en masse. . . . .	155,720 kilogrammes.
Riz en grains . . . . .	120,267 id.
Tabacs en feuilles. . . . .	186,177 id.
Vins ordinaires . . . . .	326,934 litres.
Alcool . . . . .	1,476,118 id.

## POSSESSIONS ANGLAISES EN AFRIQUE (MAURICE)

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	87 navires jaugeant	32,572 tonneaux.
1855. . . . .	104 id.	23,821 id.
Augmentation . . . . .		<u>8,751 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	111 navires jaugeant	39,112 tonneaux.
1855. . . . .	4 id.	1,144 id.
Augmentation . . . . .		<u>37,968 tonneaux.</u>

Accroissement très-sensible dans nos relations commerciales, surtout au point de vue des exportations.

## Principales marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Arachides et autres graines oléagineuses. . .	9,238,000 kilogr.
Huiles de palme. . . . .	1,293,000 id.
Rhum et tafia . . . . .	87,000 id.

## EXPORTATIONS

Savons . . . . .	1,056,000 kilogr.
Vins ordinaires . . . . .	1,464,035 litres.

## INDES ANGLAISES

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	89 navires jaugeant	57,600 tonneaux.
1855. . . . .	40 id.	14,406 id.
Augmentation . . . . .		<u>43,194 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	1 navire jaugeant	687 tonneaux.
1855. . . . .	4 id.	1,144 id.
Diminution . . . . .		<u>457 tonneaux.</u>

Soit une augmentation de 308 0/0 sur les importations, et une diminution de 66 0/0 sur les exportations.

Principales marchandises reçues ou expédiées

IMPORTATIONS

Graines oléagineuses. . . . .	43,633,287 kil. en 1874.
Contre. . . . .	8,940,766 kil. en 1855.
Café . . . . .	1,944,703 kil. en 1874.
Contre. . . . .	348,285 kil. en 1855.
Poivre . . . . .	1,357,005 kil. en 1874.
Contre. . . . .	1,005,188 kil. en 1855.
Tabac en feuilles. . . . .	972,708 kilogrammes.
Coton en laine . . . . .	2,012,699 id.
Coton en masse . . . . .	4,161,648 id.

EXPORTATIONS

Vins ordinaires, fruits, légumes, marbre, tissus de coton autres que percales, calicots et coutils, et argent brut.

INDES HOLLANDAISES

Mouvement de la navigation

ENTRÉE

1874. . . . .	89 navires jaugeant	57,208 tonneaux.
1855. . . . .	1 id.	268 id.
Augmentation . . . . .		<u>56,940</u> id.

SORTIE

1874. . . . .	3 navires jaugeant	5,844 tonneaux.
1855. . . . .	4 id.	1,734 id.
Augmentation . . . . .		<u>4,110</u> tonneaux.

Nos relations avec les Indes hollandaises ont pris, depuis quelques années, un assez grand développement, surtout au point de vue de l'importation. Nous signalerons, parmi les principales marchandises reçues, le sucre brut, 2,605,998 kilogr., et le café, 2,473,661 kilogr.

### JAPON

Les relations commerciales entre Marseille et le Japon, qui ont pris depuis quelques années une certaine importance, ont donné lieu, en 1874, à 27 voyages, effectués par des navires à vapeur d'un tonnage total de 56,420 tonneaux, répartis ainsi qu'il suit :

• Entrée . . . . .	24 navires	jaugeant	50,576 tonneaux.
Sortie . . . . .	3	id.	5,844 id.
Total égal . . . . .			<u>56,420 tonneaux.</u>

Parmi les principales marchandises importées, et dont le détail est consigné dans le tableau ci-joint, nous remarquons les articles suivants :

Soies écruës grèges . . . . .	1,051,038 kilogrammes.
Thé. . . . .	3,120,428 id.
Tabac en feuilles. . . . .	183,270 id.
Coton en laine . . . . .	169,825 id.

Les exportations, également détaillées dans le tableau ci-joint, consistent notamment en métaux et en tissus de coton autres que percales, calicots et coutils.

### CHINE

#### Mouvement de la Navigation

##### ENTRÉE

1874. . . . .	3 navires	jaugeant	4,512 tonneaux.
1855. . . . .	»	»	» »
			<u>4,512 tonneaux.</u>



SORTIE

1874. . . . .	4 navires jaugeant	1,856 tonneaux.
1855. . . . .	1 id.	297 id.
Augmentation. . . . .		<u>1,559 tonneaux.</u>

IMPORTATIONS

Soies écruës . . . . .	1,552,916 kilogrammes.
Graines oléagineuses. . . . .	1,275,000 id.
Thé. . . . .	617,888 id.
Porcelaine fine. . . . .	101,438 francs.

EXPORTATIONS

Semoules et pâtes d'Italie . . . . .	13,465 kilogrammes.
Huiles d'olive. . . . .	63,223 id.
Bière . . . . .	51,527 litres.
Plomb en masses . . . . .	132,009 kilogrammes.

COCHINCHINE

Mouvement de la Navigation

Le port de Marseille a reçu, en 1874, dix navires venant de la Cochinchine, et en a expédié quatre pour cette destination. Le tonnage total de ces navires s'est élevé à 5,906 tonneaux.

IMPORTATIONS

Riz en grains. . . . .	2,293,878 kilogrammes.
Graines oléagineuses. . . . .	2,538,198 id.
Poivre . . . . .	122,352 id.

EXPORTATIONS

Huiles d'olive. . . . .	10,742 kilogrammes.
Légumes salés . . . . .	28,984 id.
Vins ordinaires . . . . .	722,673 id.
Bière . . . . .	42,974 id.

## ÉTATS-UNIS

Le commerce de Marseille avec les États-Unis n'a pas fait de grands progrès depuis un demi-siècle. Voici quel a été le mouvement de la navigation pendant cette longue période :

## ENTRÉE

1825. . . . .	43 navires.
1840. . . . .	64 id.
1855. . . . .	79 id.
1874. . . . .	57 id.

## SORTIE

1825. . . . .	41 navires.
1840. . . . .	53 id.
1855. . . . .	61 id.
1874. . . . .	73 id.

Depuis vingt ans, le tonnage total des navires reçus ou expédiés n'a augmenté que de 13,338 tonnes, soit 56,100 tonnes en 1855 et 69,438 tonnes en 1874.

Le tableau ci-joint donne le détail des principales marchandises importées ou exportées en 1855 et en 1874.

Parmi les marchandises reçues en 1874, nous signalerons les suivantes :

Peaux brutes . . . . .	1,529,091 kilogrammes.
Suif brut et saindoux . . . . .	4,227,316 id.
Tabac en feuilles. . . . .	3,156,214 id.
Huiles de pétrole brutes . . . . .	5,877,297 id.
Id. rectifiées . . . . .	3,784,160 id.
Alcool pur . . . . .	838,027 litres.

## Principales Marchandises exportées

Laines en masse . . . . .	915,967 kilogrammes.
Fruits secs . . . . .	1,112,240 id.
Thé. . . . .	164,166 id.
Huiles d'olive. . . . .	310,601 id.
Garance . . . . .	3,308,091 id.
Savons : . . . . .	1,370,870 id.
Vins . . . . .	2,142,830 litres.

MEXIQUE

Mouvement de la navigation

ENTRÉE

1874. . . . .	22 navires jaugeant	5,519 tonneaux.
1855. . . . .	9 id.	2,085 id.
Augmentation. . . . .		<u>3,434 tonneaux.</u>

SORTIE

1874. . . . .	16 navires jaugeant	3,850 tonneaux.
1855. . . . .	6 id.	1,987 id.
Augmentation. . . . .		<u>1,863 tonneaux.</u>

Les relations commerciales du port de Marseille avec le Mexique ont doublé en vingt ans.

Principales marchandises reçues ou expédiées

IMPORTATIONS

Le bois de teinture a absorbé à peu près complètement le chiffre des importations en 1874, comme en 1855; 4,171,415 kilogr., contre 2,148,136 kilogr.

EXPORTATIONS

Fruits de table, huile d'olive, vins, briques, tuiles et carreaux de terre.

VENEZUELA

Mouvement de la navigation

ENTRÉE

1874. . . . .	20 navires jaugeant	3,757 tonneaux.
1855. . . . .	7 id.	1,133 id.
Augmentation. . . . .		<u>2,624 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	13 navires jaugeant	2,430 tonneaux.
1855. . . . .	10 id.	1,919 id.
Augmentation . . . . .		<u>511 tonneaux.</u>

Le mouvement général de la navigation entre le port de Marseille et Venezuela, qui était de 17 navires jaugeant 3,052 tonneaux, en 1855, s'élève aujourd'hui à 33 navires jaugeant 6,180 tonneaux, soit une augmentation du double.

## Principales marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Graines oléagineuses. . . . .	557,220 kilogrammes.
Café. . . . .	1,040,412 id.
Bois de teinture . . . . .	1,100,597 id.
Libididi en gousses . . . . .	1,200,529 id.

## EXPORTATIONS

Riz, semoules, fruits de table, sucres raffinés, huiles d'olive et pommes de terre.

## BRÉSIL

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	33 navires jaugeant	9,161 tonneaux.
1855. . . . .	100 id.	19,977 id.
Diminution . . . . .		<u>10,816 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	35 navires jaugeant	12,116 tonneaux.
1855. . . . .	39 id.	9,002 id.
Augmentation . . . . .		<u>3,114 tonneaux.</u>

En résumé, les importations ont diminué de 116 0/0, et les exportations n'ont augmenté que de 34 0/0, ce qui constitue une réelle diminution de 82 0/0 sur l'ensemble de nos relations commerciales avec le Brésil.

Cette diminution a principalement porté sur l'importation des sucres bruts qui, de 11,963,000 kilogr. en 1855, est descendue à 612,000 kilogr. en 1874; des peaux, 573,000 kilogr. en 1855 et 248,500 kilogr. en 1874. Les cafés se sont maintenus : 10,060,000 kilogr. en 1874, contre 9,424,000 kilogr. en 1855.

Les principales marchandises exportées ont été, en 1874 : Vins et liqueurs, 4,479,000 litres; huiles d'olive, 141,217 kilogr.; soufre épuré, 94,423 kilogr.; semoules et pâtes d'Italie, 25,606 kilogr.

## URUGUAY

### Mouvement de la navigation

#### ENTRÉE

1874. . . . .	10 navires jaugeant	4,587 tonneaux.
1855. . . . .	7 id.	1,454 id.
Augmentation . . . . .		<u>3,133 tonneaux.</u>

#### SORTIE

1874. . . . .	38 navires jaugeant	16,839 tonneaux.
1855. . . . .	5 id.	1,232 id.
Augmentation . . . . .		<u>15,607 id.</u>

Il résulte de ce tableau comparatif que les importations ont triplé et que les exportations ont progressé dans une proportion beaucoup plus considérable.

#### IMPORTATIONS

Peaux brutes . . . . .	1,002,679 kil. en 1874.
Contre. . . . .	128,745 kil. en 1855.
Laines en masse . . . . .	338,253 kilogrammes.

## EXPORTATIONS

Sucres raffinés . . . . .	977,353 kilogrammes.
Vins ordinaires et liqueurs . . . . .	412,814 litres.
Matériaux de construction. . . . .	112,000 quint. mét.

## RIO DE LA PLATA

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	42 navires jaugeant	44,130 tonneaux.
1855. . . . .	18 id.	3,871 id.
Augmentation . . . . .		<u>40,259 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	72 navires jaugeant	52,714 tonneaux.
1855. . . . .	7 id.	1,727 id.
Augmentation . . . . .		<u>50,947 tonneaux.</u>

Nos relations avec Rio de la Plata ont pris un développement des plus sérieux depuis quelques années. Il suffit de jeter un regard sur les chiffres qui précèdent, pour en être convaincu.

## Principales marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Peaux brutes. . . . .	7,825,956 kilogrammes.
Laines en masse. . . . .	1.204.974 id.
Suif brut et saindoux . . . . .	845,045 id.

## EXPORTATIONS

Sucres raffinés . . . . .	982,463 kilogrammes.
Huiles d'olive. . . . .	191,617 id.
Vins ordinaires. . . . .	3,331,975 litres.
Matériaux de construction . . . . .	112,371 quint. mét.

## PÉROU

Il n'est arrivé du Pérou, dans le port de Marseille, en 1874, que trois navires jaugeant ensemble 1,561 tonneaux, chargés en grande partie de guano : 1,779,428 kilogrammes.

En 1855, il n'était arrivé qu'un seul navire chargé de guano et de sels de soude.

## HAÏTI

Nos relations avec Haïti ont été peu importantes en 1874 : 18 navires d'un tonnage total de 3,572 ont suffi aux besoins de l'importation et de l'exportation.

Parmi les principales marchandises reçues, nous ne pouvons signaler que le café, 512,689 kilogr., et le bois de teinture, 777,125 kilogr.

Aux exportations, nous citerons le sucre raffiné, 86,135 kilogr.; l'huile d'olive, 76,308 kilogr.; les semoules et pâtes d'Italie, 37,912 kilogr.

## PHILIPPINES

Il n'a été expédié de Marseille, pour les Philippines, en 1874, qu'un seul navire jaugeant 148 tonneaux et chargé des marchandises suivantes :

Viandes salées de porc . . . . .	3,907	kilogrammes.
Morues sèches . . . . .	10,625	id.
Semoules en pâte . . . . .	2,134	id.
Légumes salés ou confits. . . . .	2,126	id.
Porcelaine commune . . . . .	14,585	id.
Noir à souliers . . . . .	1,500	id.
Verres et cristaux. . . . .	22,087	id.
Articles de ménage en fer ou en tôle . .	109,256	id.
Ouvrages en fer. . . . .	12,907	id.
Mercerie commune . . . . .	4,736	id.
Vins ordinaires. . . . .	8,889	litres.

## MAYOTTE ET NOSSI-BÉ

Il n'est arrivé aucun navire de Mayotte et Nossi-Bé en 1874. Il en a été expédié trois du port de Marseille pour cette destination.

Les principales marchandises chargées sur ces trois navires, d'un jaugeage total de 842 tonneaux, ont été les suivantes :

Viande salée de porc. . . . .	5,727	kilogrammes.
Fromages. . . . .	4,175	id.
Engrais. . . . .	10,000	id.
Pain et biscuit de mer. . . . .	2,450	id.
Marbres, . . . . .	7,000	id.
Couleurs . . . . .	8,568	id.
Bougies. . . . .	3,200	id.
Huiles de pétrole. . . . .	6,469	id.
Verres et cristaux . . . . .	7,131	id.
Coutellerie . . . . .	3,460	id.
Vins ordinaires. . . . .	35,316	litres.

### AMÉRIQUE ESPAGNOLE

#### Mouvement de la Navigation

##### ENTRÉE

1874. . . . .	48 navires jaugeant	11,198 tonneaux.
1855. . . . .	74 id.	16,237 id.
Diminution . . . . .		<u>5,039 tonneaux.</u>

##### SORTIE

1874. . . . .	31 navires jaugeant	10,868 tonneaux.
1855. . . . .	30 id.	7,813 id.
Augmentation. . . . .		<u>3,055 tonneaux.</u>

En résumé, le mouvement de la navigation entre Marseille et l'Amérique espagnole s'est ralenti dans une certaine mesure ; si nos exportations ont augmenté de 3,000 tonneaux, nos importations en ont perdu 5,000. D'où résulte, dans l'ensemble, une diminution de 1,983 tonneaux.



Principales marchandises reçues ou expédiées

IMPORTATIONS

Sucre brut . . . . .	6,743,442	kilogrammes.
Café. . . . .	705,309	id.
Bitumes solides. . . . .	977,000	id.
Rhum et tafia. . . . .	147,630	litres.

EXPORTATIONS

Semoules et pâtes d'Italie. . . . .	9,565	kilogrammes.
Huiles d'olive. . . . .	35,718	id.
Tuiles. . . . .	2,656,914	pièces.
Carreaux de terre. . . . .	726,548	id.
Vins et liqueurs. . . . .	71,229	litres.

COLONIES ANGLAISES EN AMÉRIQUE

Mouvement de la navigation

ENTRÉE

1874. . . . .	4 navires jaugeant	1,718 tonneaux.
1855. . . . .	»	»

SORTIE

1874. . . . .	13 navires jaugeant	6,733 tonneaux.
1855. . . . .	2 id.	446 id.

Augmentation . . . . . 6,287 tonneaux.

A l'importation, on ne peut signaler que les bois de teinture, 130,000 kilogr. et le rhum et tafia, 2,972 litres.

Les principales marchandises exportées sont : Les semoules, 49,296 kilogr. et les vins ordinaires, 213,047 litres.

## AMÉRIQUE HOLLANDAISE

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . . 2 navires jaugeant 343 tonneaux.

## SORTIE

1874. . . . . 5 navires jaugeant 850 tonneaux.

## Principales marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Café. . . . .	336,215	kilogrammes.
Bois de teinture. . . . .	60,000	id.
Ecorces de quinquina. . . . .	4,058	id.

## EXPORTATIONS

Riz en grains. . . . .	24,141	kilogrammes.
Pommes de terre. . . . .	10,400	id.
Légumes secs . . . . .	41,170	id.
Semoules en pâte. . . . .	27,178	id.
Sucre raffiné. . . . .	14,751	id.
Huile d'olive. . . . .	17,469	id.
Marbres . . . . .	10,460	id.
Briques, carreaux et tuiles . . . . .	108,000	pièces.
Vins et liqueurs . . . . .	57,442	litres.

## ILE DE LA RÉUNION

Les relations du port de Marseille avec l'Ile de la Réunion n'ont point progressé depuis vingt ans; en 1855, le tonnage des 38 navires entrés et sortis s'élevait à 13,723 tonneaux, et, en 1874, le tonnage des 30 navires reçus ou expédiés n'a pas dépassé 12,638 tonneaux.

Nous avons reçu 7,210,796 kilogr. de sucre brut et exporté notamment : 623,829 kilogr. de savon; 1,869,386 litres de vin et 294,424 kilogr. de morues sèches.

GUYANE FRANÇAISE

Mouvement de la navigation

ENTRÉE

1874. . . . .	5 navires jaugeant	1,174 tonneaux.
1855. . . . .	7 id.	1,326 id.
Diminution . . . . .		<u>152 tonneaux.</u>

SORTIE

1874. . . . .	13 navires jaugeant	3,360 tonneaux.
1855. . . . .	12 id.	2,269 id.
Augmentation . . . . .		<u>1,091 tonneaux.</u>

Le mouvement commercial entre Marseille et la Guyane n'a augmenté que de quelques centaines de tonneaux depuis vingt ans.

Principales marchandises reçues ou expédiées en 1874

IMPORTATIONS

Bois d'ébénisterie. . . . .	208,126 kilogrammes.
Rocou préparé . . . . .	11,012 id.
Sucre brut . . . . .	12,514 id.

EXPORTATIONS

Fromages. . . . .	27,411 kilogrammes.
Pain et biscuit de mer . . . . .	10,078 id.
Pommes de terre . . . . .	32,760 id.
Légumes secs. . . . .	183,643 id.
Semoules et pâtes . . . . .	22,556 id.
Sucre raffiné . . . . .	39,311 id.
Café. . . . .	19,894 id.
Huile d'olive . . . . .	54,774 id.
Savons . . . . .	97,955 id.
Bougies. . . . .	46,000 id.

Vins ordinaires . . . . .	1,391,275	litres.
Liqueurs . . . . .	84,825	id.

## MARTINIQUE

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	26 navires jaugeant	7,813 tonneaux.
1855. . . . .	39 id.	10,291 id.
Diminution . . . . .		<u>2,478 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	31 navires jaugeant	8,458 tonneaux.
1855. . . . .	27 id.	6,095 id.
Augmentation. . . . .		<u>2,373 tonneaux.</u>

L'augmentation des exportations et la diminution des importations se compensent à peu près complètement; en sorte que, depuis vingt ans, le mouvement commercial de notre port avec la Martinique reste le même, avec cette différence, qu'en 1855, les importations excédaient les exportations, et qu'en 1874, c'est le contraire qui s'est produit.

## Principales marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Sucres bruts . . . . .	7,970,261 kilogrammes.
Rhum et tafia. . . . .	661,916 litres.

## EXPORTATIONS

Légumes secs. . . . .	246,447 kilogrammes.
Semoules et pâtes . . . . .	91,997 id.
Sucres raffinés . . . . .	96,014 kilogrammes.
Huile d'olive . . . . .	910,771 id.
Vins ordinaires . . . . .	2,154,622 litres.

## GUADELOUPE

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	22 navires jaugeant	5,678 tonneaux.
1855. . . . .	28 id.	6,764 id.
Diminution . . . . .		<u>1,086 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	19 navires jaugeant	5,614 tonneaux.
1855. . . . .	25 id.	6,383 id.
Diminution . . . . .		<u>769 tonneaux.</u>

En résumé, nos relations commerciales avec la Guadeloupe ont diminué de 1,855 tonneaux.

## Principales marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS.

Sucres bruts. . . . .	8,064,779 kilogrammes.
Bois de teinture. . . . .	46,517 id.
Ferrailles. . . . .	54,805 id.

## EXPORTATIONS

Engrais . . . . .	1,186,500 kilogrammes.
Huiles d'olive. . . . .	586,658 id.
Savon . . . . .	155,037 id.
Vins ordinaires. . . . .	1,533,905 litres.

## ALGÉRIE

## Mouvement de la Navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	869 navires jaugeant	462,972 tonneaux.
1855. . . . .	742 id.	113,734 id.
Augmentation. . . . .		<u>349,238 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	1,009 navires	jaugeant	488,290	tonneaux.
1855. . . . .	610	id.	108,944	id.
Augmentation. . . . .			<u>379,346</u>	<u>tonneaux.</u>

Il résulte de ces tableaux comparatifs que les relations commerciales du port de Marseille avec ceux de l'Algérie ont augmenté dans les proportions suivantes :

Importations . . . . .	308 0/0.
Exportations . . . . .	258 0/0.

Il y a lieu de remarquer, en outre, au point de vue du développement de notre colonie, que ses exportations tendent à s'équilibrer avec ses importations. Ainsi, le poids des marchandises expédiées de l'Algérie pour Marseille ne diffère que de 25,318 tonnes, soit 5 0/0 du poids des marchandises reçues de Marseille. Or, nous avons vu que ses exportations ont augmenté dans une proportion de 308 0/0, tandis que ses importations n'augmentaient que de 258 0/0, ce qui fait espérer que, dans un avenir prochain, l'Algérie produira suffisamment pour expédier autant de marchandises qu'elle en recevra.

Les tableaux ci-joints font connaître le détail des marchandises reçues ou expédiées en 1855 et en 1874. Ces tableaux permettent de constater les augmentations ou les diminutions survenues depuis vingt ans, dans l'importation ou l'exportation de chacune des marchandises.

Voici les articles qui ont donné lieu aux affaires les plus importantes :

## IMPORTATIONS

	1855	1874
Bœufs et moutons . . . . .	17,911 têtes.	296,775 têtes.
Peaux de mouton. . . . .	8,400 kil.	219,654 kil.
Autres peaux. . . . .	64,709 id.	761,274 id.
Poissons salés . . . . .	» id.	656,729 id.
Corail. . . . .	5,157 id.	13,579 id.
Os et sabots de bétail. . . . .	44,927 id.	1,808,970 id.
Pommes de terre. . . . .	617 id.	1,380,610 id.
Oranges et citrons . . . . .	199,702 id.	1,670,177 id.

Figues sèches. . . . .	»	kil.	1,347,988	kil.
Graines oléagineuses . . . . .	»	id.	2,446,724	id.
Liège rapé. . . . .	68,797	id.	1,303,714	id.
Coton en laine . . . . .	13,472	id.	132,370	id.
Légumes verts. . . . .	34,094	id.	1,575,044	id.
Liège ouvré . . . . .	447	id.	224,805	id.
Blé . . . . .	58,726	q. m.	636,778	q. m.
Fourrages, foin et paille . . . . .	5,700	id.	50,944	id.
Mineral de fer . . . . .	3,455	id.	2,525,956	id.
Mineral de plomb. . . . .	27,256	id.	34,823	id.
Laines en masse . . . . .	2,446,795	fr.	3,290,627	fr.

## EXPORTATIONS

	1855		1874	
Viande salée . . . . .	151,318	kil.	445,957	kil.
Fromages . . . . .	503,585	id.	1,105,091	id.
Beurre frais. . . . .	120,433	id.	293,669	id.
Engrais. . . . .	224	id.	319,555	id.
Morues sèches . . . . .	»	id.	388,832	id.
Riz en grains. . . . .	394,741	id.	1,353,683	id.
Pommes de terre. . . . .	551,702	id.	6,094,760	id.
Légumes secs . . . . .	244,073	id.	907,295	id.
Marrons et châtaignes . . . . .	45,895	id.	174,026	id.
Fruits de table . . . . .	30,231	id.	216,403	id.
Sucre raffiné. . . . .	5,134,603	id.	7,109,662	id.
Café . . . . .	8,395	id.	2,278,873	id.
Poivre . . . . .	18,157	id.	159,545	id.
Tabac en feuilles. . . . .	18,089	id.	1,425,705	id.
Huiles oléagineuses. . . . .	»	id.	1,368,000	id.
Écorces à tan. . . . .	»	id.	298,638	id.
Acides sulfuriques . . . . .	65,152	id.	215,733	id.
Bougies. . . . .	»	id.	1,460,739	id.
Savons . . . . .	1,665,327	id.	2,240,138	id.
Bois feuillard. . . . .	»	»	1,708,883	pièces.
Houilles crues . . . . .	120	q. m.	137,682	q. m.
Vins et liqueurs . . . . .	674,000	litres	1,036,000	litres.
Eau de vie . . . . .	748,434	id.	969,159	id.

ANNÉES	ENTRÉE						SORTIE						ENTRÉE et SORTIE							
	NAVIRES A VOILES			NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR			NAVIRES A VOILES			NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR			NAVIRES A VOILES ET A VAPEUR							
	Nombre	Tonnage		Nombre	Tonnage		Nombre	Tonnage		Nombre	Tonnage		Nombre	Tonnage						
1874	68	10.910		306	452.062		369	462.972		194	38.241		815	450.049		1.009	488.290		1.878	951.862
1885	545	47.150		197	66.584		742	113.734		441	41.960		499	66.984		610	108.944		1.352	222.678
Différence en faveur de :																				
1874	"	"		609	385.478		127	249.238		"	"		616	383.065		399	379.246		586	738.584
1885	482	86.240		"	"		"	"		217	8.719		"	"		"	"		"	"



## SÉNÉGAL (SAINT-LOUIS ET GORÉE)

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	60 navires jaugeant	18,249 tonneaux.
1855. . . . .	44 id.	8,662 id.
Augmentation . . . . .		<u>9,587 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	72 navires jaugeant	22,367 tonneaux.
1855. . . . .	57 id.	11,726 id.
Augmentation . . . . .		<u>10,641 tonneaux.</u>

Le mouvement de la navigation entre les ports du Sénégal et Marseille a doublé en vingt ans.

## IMPORTATIONS

Arachides et autres graines oléagineuses. 10,615,000 kilogrammes.

## EXPORTATIONS

Pommes de terre . . . . .	180,653 kilogrammes.
Légumes secs. . . . .	198,698 id.
Tourteaux. . . . .	100,000 id.
Savons . . . . .	103,969 id.
Vins ordinaires . . . . .	322,103 litres.

## INDES FRANÇAISES

## Mouvement de la navigation

## ENTRÉE

1874. . . . .	3 navires jaugeant	1,137 tonneaux.
1855. . . . .	2 id.	602 id.
Augmentation . . . . .		<u>535 tonneaux.</u>

## SORTIE

1874. . . . .	1 navire jaugeant	335 tonneaux.
1855. . . . .	4 id.	1,188 id.
Diminution . . . . .		<u>853 tonneaux.</u>

## Principales Marchandises reçues ou expédiées

## IMPORTATIONS

Arachides. . . . .	958,210 kilogrammes.
Graines de sésame . . . . .	687,000 id.
Café. . . . .	25,228 id.
Huiles d'arachide. . . . .	46,295 id.
Huiles de coco . . . . .	30,210 id.
Coton en laine. . . . .	46,115 id.
Indigo . . . . .	42,911 id.
Tissus de coton. . . . .	8.000 id.

## EXPORTATIONS

Viandes salées de porc. . . . .	8,830 kilogrammes.
Engrais. . . . .	4,000 id.
Pain et biscuit de mer . . . . .	10,877 id.
Légumes secs . . . . .	5,078 id.
Marbres . . . . .	32,024 id.
Vins ordinaires . . . . .	129,498 litres.
Liqueurs . . . . .	12,399 id.

## SUISSE

Le commerce de Marseille avec la Suisse n'est pas sans importance. Le tableau ci-joint donne le détail des principales marchandises échangées en 1874. Nous citerons :

## IMPORTATIONS .

Fromage. . . . .	1,109,772 kilogrammes.
Tabacs et cigares . . . . .	159,000 id.
Poterie. . . . .	99,679 id.

EXPORTATIONS

Blé. . . . .	163,871	quint. mét.
Semoules. . . . .	1,436,245	kilogrammes.
Café . . . . .	778,024	id.
Huiles d'olive . . . . .	602,763	id.
Huiles de graines . . . . .	360,115	id.

## TRANSIT

---

Le Transit est la faculté de transporter les marchandises de l'étranger à l'étranger en passant sur le territoire français.

On peut diviser cette opération en deux catégories : le transit direct et le transit indirect. Le premier a lieu lorsque la marchandise qui arrive de l'étranger est immédiatement réexportée, sans s'arrêter à l'entrepôt ; le second se produit lorsque la marchandise provenant de l'étranger a été placée à l'entrepôt et n'est expédiée qu'après un certain laps de temps.

Depuis une vingtaine d'années, les règlements de Douane ont subi diverses modifications, toutes favorables au commerce. Les restrictions originaires établies, ont été, en grande partie, rapportées ; il n'existe plus aujourd'hui de prohibitions que celles dont le maintien se justifie par des motifs d'ordre public ou par des nécessités de service.

C'est ainsi que des facilités exceptionnelles ont été accordées aux Compagnies de chemins de fer, pour les transports internationaux. Les marchandises placées dans les wagons spéciaux, fermés au moyen du plomb de la Douane, peuvent, par les voies ferrées qui relient la France et l'étranger, ou qui, d'un port de mer ou de la frontière, conduisent à un bureau de Douane, et réciproquement, être transportées sans visite jusqu'à certaines stations de Douane, soit de l'intérieur, où sont appliqués les règlements généraux sur la mise en consommation, l'entrepôt, le transit ; soit du littoral ou de la frontière, pour être réexportées sans visite, à moins qu'elles ne soient alors soumises à l'entrepôt ou à la consommation.

On trouve dans chaque Douane, le tableau fréquemment modifié des bureaux ouverts par la loi aux opérations de transit, et la nomenclature des produits dont le transit ordinaire demeure soumis à certaines restrictions.

Nous donnons dans l'État n° 1, ci-joint, la liste des bureaux de Douane, par lesquels sont entrées les marchandises étrangères qui ont transité en France, pour sortir par le port de Marseille, pendant les années 1855 et 1874.

Il résulte des indications contenues dans cet État comparatif, que le poids des marchandises sorties en transit du port de Marseille, s'est élevé en vingt ans, de 17,799 à 112,602 quintaux métriques ; soit pour 1874, une augmentation de 5530/0 sur l'année 1855.

Le *Résumé du transit*, que nous joignons également à cette monographie (Etat n° 2), fait connaître les divers pays de provenance, et le poids des marchandises expédiées par chacun d'eux. En 1855, la Belgique figurait en première ligne dans le chiffre du transit, puis venaient la Suisse et l'Association Allemande; en 1874, la Suisse est au premier rang, l'Allemagne et la Belgique ne viennent qu'après.

L'augmentation a été (de 1855 à 1874) de 5 à 59,000 quintaux métriques pour la Suisse de 4 à 31,000 quintaux métriques pour l'Allemagne, et de 6 à 15,000 quintaux métriques pour la Belgique.

Indépendamment de ce *Transit direct*, le port de Marseille a reçu et expédié en transit, par la gare maritime, une quantité considérable de marchandises dans les conditions suivantes :

321,602 quintaux métriques de marchandises étrangères sont arrivées à Marseille en transit (Etat n° 3), mais au lieu de sortir immédiatement, une partie a été reçue à l'entrepôt, une autre partie a été livrée à la consommation et le surplus seulement a été réexporté par la voie de mer; c'est cette partie qui figure dans l'Etat n° 1 (112,602 quintaux métriques).

D'autre part, 1,109,000 quintaux métriques de marchandises étrangères (dont 799,986 quintaux métriques de blé), sont sortis de la gare en transit pour les frontières de l'Est, du Nord, de l'Ouest ou pour Paris et autres douanes intérieures. Ces marchandises provenaient de l'entrepôt réel, des entrepôts fictifs ou des admissions temporaires.

## ÉTAT N° 1.

## TRANSIT DE MARSEILLE

## MARCHANDISES SORTIES DE MARSEILLE APRÈS AVOIR TRANSITÉ EN FRANCE

1855		1874	
BUREAUX DE DOUANE PAR LESQUELS LES MARCHANDISES SONT ENTRÉES EN FRANCE	QUANTITÉS EXPÉDIÉES	BUREAUX DE DOUANE PAR LESQUELS LES MARCHANDISES SONT ENTRÉES EN FRANCE	QUANTITÉS EXPÉDIÉES
	kilogr.		kilogr.
Strasbourg .....	275.578	Dunkerque .....	20.780
Forbach .....	8.914	Lille .....	104.170
Sierk .....	5.911	Valenciennes .....	114.045
Lille .....	170.674	Jeumont .....	462.338
Valenciennes .....	120.855	Feigniez .....	23.814
Paris .....	527.025	Baisieux .....	1.322
Dunkerque .....	10	Tourcoing .....	410.052
Calais .....	85.575	Vireux .....	8.318
Boulogne .....	21.816	Givet .....	524.437
Le Havre .....	52.971	Pont-à-Mousson .....	3.770
Nantes .....	1.725	Anor .....	298
Rouen .....	3.474	Saint-Dié .....	6.558
Bordeaux .....	3.451	Batilly .....	380
Bayonne .....	15.012	Pagny .....	33.749
Ferrières .....	90.808	Belfort .....	2.852.169
Jouques .....	7.858	Embermenil .....	192.842
Villers .....	8.634	Pontarlier .....	142.158
Saint-Louis .....	267.295	Villers .....	10.536
Les Rousses .....	46.416	Verrieux .....	1.103
Bellegarde .....	97.330	Les Fourgs .....	1.430
Delle .....	2	Bellegarde .....	5.727.104
Behodie .....	1.477	Modane .....	28.957
Le Perthus .....	6.860	Vintimille .....	60.443
Pont de Beauvoisin .....	12.489	Marseille .....	969
Chapareillan .....	840	Cette .....	250
Seyssel .....	1.719	Port-Vendres .....	87
Saint-Laurent-du-Var .....	238	Le Perthus .....	687
Toulon .....	307	Fos .....	11.004
Cette .....	49	Urdos .....	54
Marseille .....	128	Behodie .....	394
		Bordeaux .....	171.800
		Nantes .....	1.879
		Saint-Nazaire .....	2.517
		Rouen .....	18.701
		Le Havre .....	10.545
		Dieppe .....	14.621
		Boulogne .....	259.243
		Calais .....	3.295
		Blancmisseron .....	42.435
Total .....	k. 1.779.955 q. m. 17.799	Total .....	k. 11.260.254 q. m. 112.602

## ÉTAT N° 2.

## RÉSUMÉ DU TRANSIT DE MARSEILLE

## MARCHANDISES SORTIES DE MARSEILLE APRÈS AVOIR TRANSITÉ EN FRANCE

1865		1874	
PAYS DE PROVENANCE	QUANTITÉS	PAYS DE PROVENANCE	QUANTITÉS
	kilogr.		kilogr.
Association allemande .....	409.807	Allemagne.....	3.188.011
Pays-Bas .....	3.419	Pays-Bas .....	71.395
Belgique.....	699.585	Belgique.....	1.539.348
Angleterre.....	99.236	Angleterre.....	887.378
Villes anséatiques.....	218	Autriche.....	2.474
Espagne.....	23.380	Espagne.....	12.664
Italie.....	15.215	Italie.....	86.652
Suisse.....	525.012	Suisse.....	5.966.120
Chine.....	116	Chine.....	20
Turquie.....	126	Japon.....	949
Etats-Unis.....	1.246	Etats-Unis.....	688
Mexique.....	21	Mexique.....	199
	»	Nouvelle-Grenade.....	764
Indes anglaises.....	1.753	Possessions espagnoles en Amérique.....	3.291
Haiti.....	1.679	Chili.....	74
Brésil.....	142	Brésil.....	277
Total.....	k. 1.779.935 q. m. 17.799	Total.....	k. 11.260.254 q. m. 112.602
Admissions temporaires.....	k. 3.147.987 q. m. 31.479		

**ÉTAT N° 3.**  
**TRANSIT INTERNATIONAL DE 1874**

**GARE MARITIME DE MARSEILLE**

**Entrée (1)**

PROVENANCES	BLÉS	AUTRES MARCHANDISES	TOTAUX
	kilogr.	kilogr.	kilogr.
Étranger par { Les frontières de l'Est.....	»	10.399.320	10.399.320
Les frontières du Nord.....	»	12.264.015	12.264.015
Les ports de l'Océan.....	»	7.409.437	7.409.437
Paris et autres Douanes intérieures.....	»	2.087.446	2.087.446
Totaux.....	»	k. 32.160.218	k. 32.160.218 q. m. 321.602

**Sortie (2)**

DESTINATIONS	BLÉS	AUTRES MARCHANDISES	TOTAUX
	kilogr.	kilogr.	kilogr.
Étranger par { Les frontières de l'Est.....	79.998.634	20.225.379	100.224.013
Les frontières du Nord.....	»	579.486	579.486
Les ports de l'Océan.....	»	3.037.560	3.037.560
Paris et autres Douanes intérieures.....	»	7.076.774	7.076.774
Totaux.....	k. 79.998.634	k. 30.919.199	k. 110.917.833 q. m. 1.109.178

(1) Ces marchandises, venant des pays étrangers en transit, ont été reçues à la gare maritime, mais elles n'ont pas été toutes réexportées; les unes sont allées à l'entrepôt, d'autres ont été livrées à la consommation et le surplus seulement a été réexporté par la voie de mer.

(2) Les marchandises sorties de la gare maritime et destinées à l'étranger, ne proviennent pas exclusivement du transit direct, elles proviennent : 1° de l'entrepôt réel et de l'entrepôt fictif; 2° des admissions temporaires; 3° du commerce spécial, et enfin du transit direct.



## ENTREPOTS

Les marchandises portées au tarif peuvent être introduites en France sans acquitter immédiatement les droits : l'intérêt du commerce a dû faire admettre cette règle dans la législation douanière. En effet, il peut arriver qu'un négociant fasse venir de l'étranger certains produits qu'il ne vendra peut-être que six mois après, qu'il ne vendra peut-être pas du tout et qu'il sera obligé de diriger vers un autre pays : il serait injuste de lui faire payer des droits six mois d'avance, de lui faire perdre l'intérêt de son argent, et même le capital, s'il est réduit à réexporter. Il peut arriver aussi qu'un négociant français aille chercher des marchandises lointaines et ne les dépose en France qu'avec l'intention de les porter sur un marché étranger : lui faire payer des droits, ce serait empêcher ce genre de commerce, profitable à la fois à la richesse publique et au développement de la marine.

On a imaginé, pour prévenir ces inconvénients, de créer des entrepôts, c'est-à-dire des dépôts où les marchandises pourraient séjourner sans acquitter de droits, jusqu'à ce qu'elles aient reçu leur destination définitive.

Les entrepôts existaient sous l'ancienne monarchie ; des villes entières, telle que Marseille, avaient ce privilège et portaient le nom de ports francs. Aujourd'hui la loi reconnaît deux espèces d'entrepôts, les entrepôts réels et les entrepôts fictifs.

Les *Entrepôts réels* consistent en magasins spéciaux, formant un seul corps de bâtiment, fourni par la ville qui désire avoir un entrepôt. Les marchandises n'y sont reçues que sur déclaration détaillée de l'expéditeur ; elles sont visitées et inscrites sur le registre de l'entrepôt. Elles peuvent séjourner pendant trois ans dans les magasins principaux, un an dans les magasins de l'entrepôt provisoire ; si, à l'expiration de ces délais, elles ne sont pas réexportées ou n'ont pas acquitté les droits, l'État les fait vendre et remet l'argent à la caisse des Dépôts et Consignations, où il peut être encore réclamé pendant un an avant de devenir la propriété du trésor. Tous les ans ont fait dans l'entrepôt le recensement général des marchandises, et les entrepositaires doivent à la douane les droits de toutes les marchandises qui manquent et pour lesquelles ils ne peuvent pas fournir la preuve d'une réexportation ou d'un acquittement des droits. Les marchandises qui sortent pour la consommation intérieure, payent le droit porté au tarif à l'époque de leur sortie de l'entrepôt et non à l'époque de leur entrée : elles payent de plus un léger droit de garde à l'entrepôt.

L'*Entrepôt fictif* a lieu dans des magasins particuliers. Dans l'entrepôt réel, la douane est garantie du paiement des droits par le lieu même du dépôt ; car l'entrepôt est un magasin public dont elle a la clef et autour duquel veillent ses agents ; dans

l'entrepôt fictif, elle est garantie par le cautionnement qu'elle exige de l'entrepositaire, et par le droit qu'elle se réserve de pénétrer, quand elle juge à propos de le faire, dans les magasins et d'exiger la représentation des marchandises reçues en entrepôt : la durée de l'entrepôt fictif n'est que d'un an.

Nous avons consacré une notice spéciale à la fondation et au fonctionnement des Docks de Marseille, dans lesquels l'Administration des Douanes a concentré à peu près tout l'entrepôt réel; nous ne donnerons ici qu'un résumé du mouvement des entrepôts de 1855 à 1874.

Il résulte du tableau comparatif ci-joint, qu'après avoir subi d'assez importantes variations, les quantités de marchandises entreposées, sont revenues en 1874, ce qu'elles étaient en 1855 :

1855. . . . 5,247,055 quintaux représentant une valeur totale de 274 millions.  
1874. . . . 5,345,251 id. id. de 169 id.

Soit une différence de 98,196 quintaux métriques en plus et de 5 millions de francs en moins.

Les mêmes fluctuations se remarquent dans le mouvement général des entrepôts de toute la France, ainsi que cela résulte du tableau comparatif des années 1855 à 1874, qui est placé en regard du mouvement des entrepôts de Marseille.

### MARCHANDISES EN ENTREPOT

#### (MOUVEMENT D'ENTRÉE)

ANNÉES	MOUVEMENT GÉNÉRAL		MOUVEMENT DE MARSEILLE	
	QUANTITÉS exprimées en quint. mét.	VALEUR exprimée en millions	QUANTITÉS exprimées en quint. mét.	VALEUR exprimée en millions
1855.....	13.830.151	711 . 2	5.247.055	274 . 2
1856.....	19.194.537	898 . 6	8.444.618	365 . 5
1857.....	18.527.542	869 . 7	8.373.300	373 . 5
1858.....	16.274.889	820 . 2	7.080.773	331 . 3
1859.....	14.886.270	744 . 9	5.066.992	279 . 2
1860.....	14.678.575	754 . 2	4.617.242	279 . 4
1861.....	15.730.614	610 . 7	5.195.649	262 . 2
1862.....	15.234.620	555 . 4	5.633.052	255 . 8
1863.....	12.008.790	598 . 9	4.893.312	181 . 6
1864.....	10.483.539	503 . 2	2.827.729	168 . 5
1865.....	10.030.008	445 . 2	2.818.264	148 . 9
1866.....	10.419.458	427 . 2	1.855.250	118 . 9
1867.....	11.511.585	461 . 6	2.725.560	160 . 3
1868.....	12.994.033	500 . 5	4.193.301	184 . 2
1869.....	11.681.700	440 . 8	2.926.508	157 . 2
1870.....	13.949.713	427 . 8	4.384.491	170 . 5
1871.....	14.047.501	507 . 6	6.139.746	287 . 3
1872.....	11.308.162	398 . 8	3.007.751	153 . 2
1873.....	13.009.837	608 . 6	4.479.898	234 . 8
1874.....	13.926.078	578 . 2	5.345.251	269 . 9

## DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

---

Il y a vingt ans à peine, Marseille était, au point de vue des entrepôts, le port le plus arriéré de l'Europe. « Les procédés d'embarquement et de débarquement de la marchandise, écrivait M. Ed. Salvador, en 1857, y sont encore à l'état rudimentaire. Les frais de manutention y sont énormes et plus chers que partout ailleurs, l'encombrement des navires, à certaines époques de l'année, impossible à éviter; les avaries incessantes, les procès continus, les lenteurs sans bornes. Ce n'est pas tout; on a évalué le gaspillage de denrées qui se pratique chaque année sur ses quais, à une somme qui n'est pas moindre de deux millions. » (1)

Ces lignes furent publiées au moment où la concession du Dock de Marseille venait d'être faite par l'Etat et son exécution confiée à l'un de nos ingénieurs les plus éminents, M. Paulin Talabot.

Depuis longtemps déjà les Anglais avaient fait l'application et l'expérience du système que nous allions leur emprunter, en l'adaptant à la nature des opérations de transit, qui forment la presque totalité du mouvement maritime de notre port.

Les docks et entrepôts ont une organisation telle, que les négociants, déchargés du souci de toutes les questions de détails, n'ont à se préoccuper que des événements commerciaux et politiques qui peuvent avoir une influence sur les cours d'achats et de ventes. Débarquement, embarquement, magasinage, échantillonnage, service des warants, publicité pour les ventes, tout est aux soins et à la charge des docks et entrepôts, responsables en même temps des pertes et des avaries.

Les avantages d'une pareille institution sont faciles à saisir; et les représentants de notre commerce ne cessaient d'en demander l'application au port de Marseille. Le règlement d'un litige existant entre l'Etat et la Ville, au sujet de la propriété des terrains de l'ancien Lazaret, permit enfin de réaliser ce vœu et de constituer un vaste dock sur le modèle de ceux de Londres et de Liverpool.

Un décret du 19 janvier 1852 posa les bases premières de la transaction à intervenir, et un arrêté préfectoral institua en même temps une commission consultative, pour étudier un système général d'emploi des terrains du Lazaret et des terrains conquis

---

(1) Les Docks anglais et le Dock Talabot à Marseille, par M. Edouard Salvador. Paris Amyot, libraire, 1857.

ou à conquérir sur la mer dans les anses de la Joliette et d'Arenc, au point de vue des divers besoins du chemin de fer, à son point de raccordement avec la mer, des docks à créer sur le même point et des édifices publics ainsi que des nouveaux quartiers dont l'emplacement devait être déterminé sur toute la superficie des terrains disponibles.

M. Eugène Estrangin, rapporteur de la sous-commission chargée de présenter un projet de Docks, résuma ainsi les considérations qui commandaient la prompte création de cet établissement :

« Marseille, disait-il, est le port le plus important du commerce d'Europe, sur la Méditerranée ; mais la suprématie pour l'approvisionnement par mer des autres nations riveraines lui est disputée par les ports de Gênes, Livourne et Trieste. Marseille approvisionne la France et les nations limitrophes en Europe par la voie de terre, et de ce côté, elle est en concurrence avec Gênes, pour l'approvisionnement du Piémont et du midi de la Suisse par Turin et Genève ; avec Trieste pour l'approvisionnement du Nord de la Suisse et du midi de l'Allemagne par Zurich et Bâle ; et avec Anvers pour l'approvisionnement de l'Allemagne centrale, par toutes les voies qui nous rapprochent avec plus d'économie et de promptitude du cours du Rhin. C'est pour se procurer la plus grande somme d'avantages dans ce commerce avec leurs voisins, que toutes les nations s'efforcent de diminuer leurs frais de navigation, lorsqu'elles sont riveraines d'une grande mer, et d'abrégier le temps et les dépenses de transport pour leur communication par terre avec les pays limitrophes ; mais s'il est important de diminuer les frais de parcours, serait-il moins important de diminuer, au centre d'où la marchandise rayonne, les frais dont elle surchargée ?

« Les frais de magasinage et de manutention que paie la marchandise arrivant à Marseille, peuvent être considérablement diminués dans l'intérêt du commerce général de la France ; c'est une vérité qui est dans tous les esprits.

« A côté de ces avantages matériels viennent se placer, pour le commerce, ceux qu'il recueillera des moyens de crédit sur marchandises que fournira l'usage des Warrants, et pour l'Administration des Douanes, les garanties et l'économie de personnel que lui offrira l'établissement d'un entrepôt bien organisé. »

Les conclusions du rapport de M. Estrangin furent immédiatement adoptées par la sous-commission et la commission générale, mais d'autres études retardèrent la solution de cette importante affaire, qui ne fut soumise au Conseil municipal que le 16 janvier 1854.

Par un acte passé avec l'État le 25 du même mois, la Ville de Marseille fut

autorisée à établir des docks et à en céder la jouissance aux conditions qu'elle jugerait convenables.

Le 23 mai 1854, intervint entre la Ville et M. Talabot, directeur de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, un traité en vertu duquel l'exécution et l'exploitation du dock projeté étaient cédées à cette compagnie. La période de jouissance était de 70 ans ; la Ville ne stipulait aucune redevance annuelle pour prix de la cession, et à l'expiration de ce terme le dock et ses dépendances devaient lui appartenir, à la charge par elle d'en rembourser la valeur sur estimation de l'époque à dire d'experts.

Mais les plans primitifs du port d'Arenc ayant été modifiés et l'emplacement du dock changé, avec des combinaisons nouvelles qui élevaient à 15 millions les dépenses à la charge de la compagnie concessionnaire, les conventions passées entre la Ville et M. Talabot furent révisées.

Le 12 avril 1855 intervint un traité modificatif, obligeant, entr'autres conditions, la compagnie à conquérir sur la mer une certaine étendue de terrain et reculait à 80 ans la durée de la jouissance. La Ville stipulait en même temps, qu'à l'expiration de ce terme, elle prendrait possession du dock, de ses dépendances, de son matériel et des terrains, le tout sans indemnité.

Enfin, le 14 octobre 1856, le Conseil municipal accepta le cahier des charges qui lui étaient imposées, en sa qualité de concessionnaire du dock entrepôt, et consentit le même jour la cession de cet établissement à une compagnie représentée par M. P. Talabot.

Nous croyons intéressant de consigner ici l'acte qui intervint à cette occasion :

« Par le présent fait double :

« Entre M. Jean-François Honnorat, maire de la ville de Marseille, agissant en cette qualité au nom et pour compte de la ville, d'une part ;

« Et M. Paulin Talabot, directeur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, domicilié et demeurant à Paris, se trouvant casuellement à Marseille, stipulant pour compte de la compagnie dont il a réuni les éléments et qu'il se réserve expressément de se substituer pour l'exécution des présents accords, d'autre part ;

« Modifiant les traités intervenus entre eux le 18 avril 1855 et le 22 novembre suivant.

« Il a été convenu ce qui suit :

« ARTICLE 1<sup>er</sup>. — M. Honnorat, en sa qualité, cède et transporte à M. Talabot, agissant aux qualités ci-dessus, la concession qui a été faite par l'État à la ville de Marseille, en vertu de la loi du 10 juin 1854, pour l'établissement d'un Dock-Entrepôt à la Joliette.

« ART. 2. — La rétrocession de cette concession est faite aux clauses et conditions du cahier des charges, approuvé par le Conseil d'État, dans sa séance du 20 août 1856, et sous la réserve réciproque des parties contractantes, en ce qui concerne les droits de la ville de Marseille, sur le pesage, jaugeage et mesurage.

« ART. 3. — Pour prix de la rétrocession qui lui est faite, la compagnie représentée par M. Paulin Talabot, paiera à la ville de Marseille, pendant 99 ans, une redevance annuelle de 50,000 fr. pendant les trente premières années, à partir de la mise en exploitation restreinte du Dock, telle qu'elle est déterminée par l'art. 13 du cahier des charges, et de 100,000 fr., aussi par an, pendant le reste de la concession; toutefois le paiement de cette redevance sera suspendu en cas de blocus maritime et pendant la durée du blocus.

« Le montant de ces annuités sera payé à la Ville par la Compagnie représentée par M. Talabot, alors même que l'État userait de la faculté de rachat de la concession qui lui est réservée par l'art. 24 du cahier des charges, et, dans ce cas la Compagnie devrait donner à la Ville, à titre de garantie, une délégation régulière sur les annuités qu'elle aurait à recevoir de l'État. Toutefois, elle aurait la faculté de racheter le nombre d'annuités restant à courir au profit de la Ville, moyennant le paiement immédiat d'une somme représentant à 5 0/0 par an la valeur de ces annuités.

« La Ville s'engage à faire les remblais intérieurs des parcelles destinées à l'emplacement du Dock, pendant tout le temps qu'elle mettra elle-même à ouvrir les nouvelles voies publiques sur les terrains du Lazaret et d'Arenc. Passé ce délai, et faute par la Compagnie de lui avoir préparé les points où les remblais devront être effectués, la Ville ne sera plus tenue de remblayer qu'au moyen des décharges publiques ou des déblais provenant des terrains vendus.

« ART. 4. — En exécution de son traité avec l'Etat, la ville de Marseille se réserve la faculté de demander la concession d'un deuxième Dock lequel devra être établi au sud de l'ancien port.

« Toutefois, cette concession ne pourra avoir lieu qu'après un délai de six ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement du Dock de la Joliette, et à la charge par

la Ville ou par son concessionnaire de se soumettre à toutes les conditions du cahier des charges appliqué au Dock de la Joliette.

« ART. 5. — Le présent traité sera soumis à la ratification du Conseil Municipal et à l'approbation de l'Autorité supérieure.

« Il ne deviendra définitif qu'après avoir reçu l'approbation du Gouvernement que la Ville s'engage à rapporter dans un délai de six mois.

« Fait à Marseille, en l'Hôtel-de-Ville, le 14 Octobre 1856.

« Paulin TALABOT. — HONNORAT. »

Ce traité de rétrocession était approuvé par le Ministre, le 5 Novembre 1856, et la construction du Dock fut immédiatement entreprise. M. Talabot, chargé de la direction supérieure des travaux, confia la construction des bâtiments à M. Desplaces, ingénieur en chef de la compagnie des chemins de fer de Paris à la Méditerranée, et l'établissement des bassins et autres travaux hydrauliques à M. Pascal, ingénieur en chef du service maritime.

Dans les premiers jours de 1863, le dock-entrepôt, à peu près terminé, était livré à l'exploitation.

Le total général des dépenses de premier établissement s'élevait au 31 Décembre 1863, à 30,158,128 francs.

Parmi les travaux effectués, figuraient, pour une somme de 1,591,711 fr, les bassins de radoub provisoires, qui devraient être remplacés plus tard par des bassins définitifs.

Ces derniers travaux n'ont été, en effet, terminés et livrés au commerce que vers le mois de Juillet 1871.

Avant cette époque les instruments de radoub se réduisaient à un dock flottant en charpente et à deux formes sèches en maçonnerie, construites provisoirement dans le canal de communication entre le vieux port et le bassin de la Joliette. Ces moyens, tout à fait insuffisants, firent décider la construction d'appareils de radoub définitifs, dans l'anse de l'Attaque.

Le projet, dressé en avril 1864, comprenait un bassin central, sur lequel s'ouvriraient deux formes sèches et un appareil élévatoire du système Clark, avec un autre bassin au nord pour recevoir les pontons chargés de navires par l'appareil Clark.

En 1867, il fut décidé que cet appareil serait remplacé par deux nouvelles formes en pierres. Ce changement se justifiait par le prix modéré des formes, résultant des conditions favorables dans lesquelles elles devaient s'exécuter et par la supériorité d'une forme en pierre sur un ponton flottant.

Le nombre des formes sèches a été porté ainsi à quatre, qui sont actuellement exploitées. En outre, il reste des surfaces disponibles pour en établir sept autres, au fur et à mesure que les besoins du commerce l'exigeront. On pourra donc porter à onze le nombre total des formes groupées dans l'anse de l'Attaque.

L'emplacement affecté à ces ouvrages forme un rectangle de 745 mètres de longueur sur 280 mètres de largeur, comptée à partir du Bassin National qui le borne à l'ouest. Au nord s'élèvent les hauteurs du cap Pinède. Le côté est de ce rectangle était coupé plusieurs fois par les sinuosités de l'ancien rivage qui s'y élevait jusqu'à 21 mètres au-dessus des basses-mers. Ces hauteurs s'effacent au sud, où s'étendent des terres-pleins conquis sur la mer, et qui offrent de grandes surfaces disponibles pour les constructions de toute sorte (1).

Ces travaux et l'établissement des bassins de radoub, aujourd'hui terminés, ont coûté à la Compagnie des Docks, une somme totale de 4,431,402 francs (2).

Les Docks-Entrepôts, disposés de manière à satisfaire pleinement aux exigences du trafic, occupent les deux bassins du Lazaret et d'Arenc, qui offrent une surface d'eau de 14 hectares, ainsi que les quais de la digue extérieure en face de ces bassins, le quai nord du bassin de la Joliette et le quai sud du bassin de la Gare maritime.

La Compagnie des Docks, concessionnaire des instruments de radoub, occupe en outre, à titre provisoire, toute la partie sud du môle de l'Abattoir, qu'elle a affectée au service des houilles et minerais.

Tous les quais accostables sont munis de hangars pour la vérification des marchandises, sauf dans les parties des Docks réservées au service des houilles et minerais. Les hangars d'une surface totale de 23,000 mètres carrés, sont desservis par des voies ferrées et charretières, et comportent aussi des magasins pour le service de l'entrepôt, présentant, comme surface de planchers, 49,000 mètres carrés au rez-de-chaussée, et 115,000 mètres carrés aux étages.

Le Grand-Entrepôt, vaste bâtiment à six étages, présente à lui seul :

---

(1) *Notes sur l'aménagement des ports de commerce*, par M. L. Barret, ingénieur de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, page 290.

(2) *Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie des Docks*, du 30 avril 1875, page 28.



Caves . . . . .	9,489 mètres carrés.
Rez-de-chaussée. . . . .	8,978 id.
Planchers . . . . .	57,579 id.
Cours couvertes. . . . .	1,514 id.
Total. . . . .	<u>77,560 mètres carrés.</u>

Les quais utilisables, d'un développement total de 3,165 mètres, y compris les 310 mètres du Môle de l'Abattoir, comportent 40 grues hydrauliques de 1 tonne et 3 tonnes de puissance, pour les opérations d'embarquement et de débarquement.

Les terrains occupés par ces Docks, non compris le Môle de l'Abattoir et les Bassins de Radoub, ont une surface de plus de 20 hectares.

Les voies ferrées établies par la Compagnie ont un développement de 20,000 mètres et comportent 170 plaques tournantes.

Les magasins sont munis de vingt élévateurs actionnés par l'eau sous pression et d'un nombre égal de descenderies à frein.

Deux machines motrices de la force de 120 chevaux chacune logées dans un bâtiment isolé servent à produire l'eau sous pression nécessaire à l'alimentation de tous les appareils de manutention établis sur les quais et dans les magasins.

Tous ces travaux, tous ces établissements, dont la dépense totale s'élevait à 50 millions de francs, au 31 décembre 1874, sont indiqués dans le plan publié par la Compagnie des Docks à l'appui de son compte annuel de 1875.

Pendant les premières années de leur exploitation, les Docks et Entrepôts n'ont pas donné les produits sur lesquels la Compagnie croyait pouvoir compter. Le mouvement général des marchandises ne s'élevait en 1864, qu'à 616,397 tonnes, et les bénéfices réalisés n'étaient pas en rapport avec l'importance des capitaux engagés. Mais aujourd'hui, le mouvement général des marchandises a atteint le chiffre considérable de 3,114,021 tonnes, réparties ainsi qu'il suit :

Chemin de fer (Entrées et Sorties). . . . .	1,105,346 tonnes.
Voie de mer id. . . . .	1,372,823 id.
Entrepôts id. . . . .	635,852 id.
Total général . . . . .	<u>3,114,021 tonnes.</u>

Les bénéfices obtenus pendant l'année 1874 se sont élevés à près de 3 millions de francs.

Recettes . . . . .	6,935,831 francs.
Dépenses . . . . .	4,114,883 id.
Produit net . . . . .	<u>2,810,948 francs.</u>

Nous donnons ci-après le relevé, année par année, des recettes effectuées depuis 1870.

## DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

## COMPARAISON DES RECETTES DES ANNÉES 1870 A 1874

DÉSIGNATION DES RECETTES	1870	1871	1872	1873	1874
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Débarquement et embarquement des voyageurs, bagages, etc.....	63.352	49.969	29.622	24.780	27.876
Débarquements, embarquements et assurances des marchandises au tarif spécial n° 4.....	708.327	972.126	779.824	1.146.829	1.217.140
Débarquements, embarquements et assurances des marchandises au tarif général.....	1.172.025	1.461.224	336.799	404.762	455.080
Mise en magasin et sortie de magasin.....	»	»	835.094	696.109	714.857
Magasinage { des pétroles.....	33.298	57.117	47.706	36.937	76.272
{ de toutes autres marchandises....	448.415	703.359	520.427	621.944	649.678
Assurances contre l'incendie. (Marchandises en magasin).....	178.909	184.741	183.375	220.590	238.039
Manutention extra. (Emballage et tonnellerie)...	214.833	240.389	211.124	625.130	761.149
Pilage des sucres.....	171.031	73.143	123.493	136.924	145.796
Houilles en transit.....	291.833	250.496	362.404	478.493	480.932
Minerais en transit.....	251.123	283.978	676.841	695.126	786.031
Matériel roulant de chemin de fer voyageant sur roues.....	»	»	9.785	14.884	1.865
Fontes brutes en transit.....	»	»	11.820	17.119	11.506
Voie ferrée.....	132.593	171.473	211.690	405.436	620.581
Reconnaissance des sucres en pains à l'exportation.....	38.270	36.535	47.583	56.055	62.941
Produits divers.....	248.126	132.366	177.074	78.414	79.449
Dock flottant.....	»	»	8.396	55.498	60.817
Bassins de radoub.....	284.137	267.016	397.650	361.845	422.039
Domaine privé.....	49.931	58.457	44.865	35.567	41.116
Divers.....	45.277	18.194	27.509	58.884	72.660
Totaux.....	4.326.490	4.966.593	5.043.090	6.165.277	6.935.831

Il résulte de ce tableau comparatif que les recettes des Docks et Entrepôts n'ont pas cessé de progresser pendant la dernière période quinquennale. Le chiffre total des recettes au 31 décembre 1874, présente, sur celui de 1870, une augmentation de 2,599,341 francs.

## CHAPITRE IV

---

### RÉSULTATS OBTENUS — AMÉLIORATIONS PROPOSÉES

---

**Progrès réalisés sous l'influence de la liberté commerciale. — Création de nouvelles voies ferrées. — Réduction des tarifs.**

---

En faisant connaître, dans les chapitres précédents, la situation actuelle du commerce de Marseille, nous avons signalé les progrès réalisés depuis vingt ans. Ces progrès peuvent se résumer ainsi :

Le mouvement général de la navigation s'est accru de deux millions de tonneaux.

La valeur totale des marchandises importées ou exportées en 1874, a atteint la somme de *un milliard neuf cent millions de francs*; soit 800 millions de plus qu'en 1855.

117,000 habitants sont venus augmenter la population de notre ville, et en porter le chiffre à 312,000.

La superficie du port de Marseille a été agrandie de 103 hectares.

Le chemin de fer de Marseille à Paris, ouvert depuis quelques mois à peine, en 1855, est aujourd'hui le plus productif de tous les chemins de fer qui sillonnent la France; il a reçu ou expédié en 1874, 2,341,693 tonnes de marchandises, et transporté 1,649,442 voyageurs.

Le nombre des dépêches expédiées par le télégraphe s'est élevé de 20,000 à 275,053.

Enfin, le service des postes a mis en circulation en 1874, plus de onze millions de timbres-postes.

Diverses causes ont concouru à ce développement exceptionnel :

1° L'ouverture du chemin de fer de Marseille à Paris, coïncidant avec une meil-

leure installation des télégraphes électriques, et l'emploi de la vapeur dans la navigation;

2° L'agrandissement du port, la construction des docks et les autres travaux d'utilité publique, dont la dépense totale s'est élevée à plus de deux cents millions de francs;

3° Enfin, le percement de l'isthme de Suez, qui, sans déterminer la révolution maritime que l'on avait rêvée, a cependant augmenté l'activité de nos relations commerciales dans une large mesure.

Mais la cause principale, la cause prépondérante de cette vive impulsion, est plus générale, plus élevée : elle est tout entière dans les lois de 1860 et de 1866, qui ont proclamé la liberté commerciale.

Cette opinion n'est pas seulement la nôtre, appuyée sur les faits que nous avons observés; elle est aussi celle de MM. les Membres de la Chambre de Commerce de Marseille, c'est-à-dire des juges les plus compétents, en pareille matière; lesquels s'exprimaient en ces termes, en 1874, écrivant à M. le Ministre de l'agriculture et du commerce :

« Lorsqu'en 1860, le gouvernement, décidé à changer le régime économique de la France, prit la détermination de procéder, par voie de traités internationaux, sans discussion publique et sans que le pays fut appelé à donner son avis, il assumait sans doute sur lui une grave responsabilité, mais il est incontestable, ainsi que vous le reconnaissez vous-même, Monsieur le Ministre, que c'est à ces traités que nous devons l'accroissement considérable qu'a pris, depuis cette époque, le mouvement de nos importations et de nos exportations. Grâce à eux, nous avons vu se développer, prospérer et grandir notre commerce, notre agriculture et notre industrie (1). »

Cependant cette liberté, dont une des premières conséquences devait être l'assimilation des pavillons, n'a pas pu se mouvoir, se développer et pénétrer dans nos mœurs commerciales, sans y apporter un certain trouble, et sans blesser quelques intérêts. Les armateurs ont cru voir, dans l'application de ce principe, la ruine de la marine marchande. Ils ont dit et disent encore aujourd'hui, que les nations étrangères, favorisées par les conditions naturelles et excitées par l'ouverture de nos ports à leurs navires, développent leurs constructions navales, dans des proportions

---

(1) Cette lettre fut signée par tous les membres de la Chambre de Commerce, ainsi composée : MM. Gimmig Jules, président; Grandval Alphonse, vice-président; Roulet Jules, secrétaire; Gros Charles; Rondel Ernest; Fabre Cyprien; Ytier aîné; Laroque, d'Aix; Carcassonne David; Jullien Édouard; Agelasto Démétrius; Poquet Nicolas; Vieil Jules, d'Aix; Arnaud Léandre, d'Albi; Morand Amédée; Gardair Félix, et Putter Édouard, secrétaire-archiviste.

exagérées, et provoquent ainsi un avilissement des prix de fret, dont on ne peut espérer le relèvement (1).

Les intérêts de nos armateurs ne sont peut-être pas compromis autant que ceux-ci le prétendent, puisqu'il leur est facultatif d'acheter des navires étrangers, et par conséquent, de bénéficier des conditions favorables dans lesquelles ces navires ont été construits; mais l'industrie des constructions navales souffre réellement de cette situation, et il est vivement à désirer que le gouvernement puisse accorder à nos constructeurs, des primes, des réductions d'impôts, ou toute autre compensation qui leur permette de lutter contre la concurrence étrangère.

Cette question demande à être étudiée sérieusement et appelle une prompt solution.

La question des transports par la voie de terre n'est pas moins intéressante. Le commerce et l'industrie se plaignent, à juste titre, de l'insuffisance des lignes ferrées et de l'élévation des tarifs de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'immense mouvement commercial de la ville de Marseille n'est, en effet, desservi que par un seul chemin de fer, et il est facile de prévoir que l'encombrement, qui est déjà considérable, deviendra bientôt irrémédiable, quand on songe que le trafic kilométrique de la ligne de Marseille à Lyon, produit chaque année une somme énorme de 218,600 francs (2).

Ce chemin, unique, est dans une situation particulière: un éboulement, un accident quelconque venant à fermer le tunnel de la Nerthe, la ville de Marseille est immédiatement isolée, et son commerce tout entier reste en souffrance jusqu'à ce que le dommage soit réparé.

Il n'en est pas ainsi dans les grands ports étrangers: à Londres, à Liverpool, à New-York, par exemple, où convergent tant de voies ferrées; à Chicago, où quatorze railways mettent la ville en relation avec cinquante lignes différentes.

Non seulement, Marseille n'a qu'une seule ligne sur Lyon et Paris, mais encore, elle n'a qu'une seule gare. La Compagnie des Docks dispose, il est vrai, d'un

---

(1) Congrès maritime de France. Lettre à MM. les Sénateurs et à MM. les Députés, du 20 avril 1876.

(2) Un seul chemin de fer, en France, produit davantage (231,800 francs), le chemin de Ceinture de Paris; mais on va remédier à l'encombrement bien constaté de cette ligne, en construisant une seconde ligne, qui prendra le nom de *grand chemin de Ceinture*. Le trafic kilométrique de tous les autres chemins de fer est inférieur à celui de la ligne de Marseille à Lyon; ainsi, le prolongement de cette voie, de Lyon à Paris, ne produit que 161,000 francs par kilomètre. Le chemin de fer du Midi, de Cette à Toulouse 84,500 francs et de Toulouse à Bordeaux 57,700 francs. Aucune autre ligne ne rend plus de 50 à 70,000 francs par kilomètre.

embranchement qui met ses entrepôts en communication avec le chemin de fer de Paris, mais cet embranchement vient aboutir à la gare centrale et en augmente l'encombrement.

Depuis plus de dix ans, la Compagnie de la Méditerranée promet de relier la gare maritime des Docks à la gare de l'Estaque, de manière à dégager la gare centrale de Saint-Charles (1); mais, jusqu'à ce jour, et malgré les incessantes réclamations du commerce, il n'a été rien fait.

Cette amélioration en apparence peu importante, offrirait cependant de sérieux avantages : au lieu de former les trains à la gare de Saint-Charles, on les organiserait directement à la Joliette, et ces trains iraient prendre la grande voie à la gare de l'Estaque. Le parcours serait ainsi réduit de deux kilomètres, ce qui procure toujours une réduction de frais. La Compagnie de la Méditerranée y trouverait elle-même une économie de traction ; les pentes du chemin actuel sont telles, en effet, qu'il faut employer deux locomotives pour traîner douze wagons, alors que sur l'autre voie, une seule locomotive suffirait pour traîner quarante wagons.

Cette modification serait très utile, et le commerce en retirerait un assez grand avantage ; mais il serait urgent, pour faire cesser l'encombrement, qui arrête si souvent l'expédition des marchandises, de créer une seconde ligne de Marseille à Lyon. Il s'agirait tout simplement de rejoindre, à un point convenablement choisi, le chemin de fer de la rive droite du Rhône.

Déjà cette seconde ligne est en pleine activité de Lyon au Theil ; et du Theil à Nîmes elle est concédée depuis le mois de juillet 1875. Il serait donc très-facile de la raccorder au port de Marseille.

Il résulte des études qui ont été faites, en prévision de l'exécution de ce projet, par un ingénieur très-compétent, M. Hoslin, que le parcours de la nouvelle voie, entre Marseille et Orange, pourrait être diminué de 24 kilomètres.

Indépendamment du grand profit que le commerce tirerait de l'ouverture de cette seconde ligne, au point de vue de la prompte expédition des marchandises, il trouverait, dans la réduction de la distance, une sérieuse économie. En effet, au prix moyen de 0,07 c. par kilomètre et par tonne, les frais de transports seraient réduits de 1,68 c. par la suppression de 241 kilomètres. Et si l'on multiplie 1,68 par deux millions de tonnes, chiffre du trafic actuel, on obtient un total de 3,360,000 francs.

---

(1) La Compagnie a été autorisée, par un décret du 11 juin 1863, à construire cet embranchement

Mais la construction de cette seconde ligne, quelle que soit son utilité, ne remédiera pas au grave préjudice que porte au commerce de Marseille, le monopole dont jouit la Compagnie de la Méditerranée ; elle ne déterminera pas cette puissante Compagnie à réduire ses tarifs, de manière à permettre à notre commerce et à notre industrie de lutter, dans des conditions favorables, avec Gênes, dont les relations se développent si rapidement depuis quelques années.

Gênes possède deux chemins de fer, qui le relient l'un, par le percement du mont Cenis, à la France, l'autre, par le chemin de fer de Brenner, à la partie méridionale de l'Allemagne, chemin qui le conduit jusqu'à Munich.

Dans un avenir prochain un troisième chemin de fer, celui qui se fera à travers le mont Saint-Gothard, lui ouvrira le marché de la Suisse et tout le marché du Nord de l'Allemagne.

Il y a là, pour nous, un grand danger, qu'il importe de ne point perdre de vue un seul instant, et qui ne saurait être conjuré ou amoindri que par l'abaissement des tarifs.

Les questions de transport sont en effet, pour le commerce, des questions de premier ordre; il faut donc, à tout prix, que nous puissions nous procurer, dans la limite du possible, des transports rapides, qui ne puissent jamais présenter la chance d'être interrompus, et qui soient toujours établis à des prix suffisamment réduits pour ne pas favoriser la concurrence étrangère.

La ligne projetée de Marseille à Lyon, par la rive droite du Rhône, facilitera le trafic et le rendra plus rapide; mais sans l'intervention d'une compagnie rivale, jamais le commerce n'obtiendra la réduction des tarifs dont il a besoin pour lutter contre Gênes et même contre les ports du nord de la France (1).

C'est ce qui nous fait vivement regretter que la Compagnie du Midi n'ait pas obtenu la concession de la ligne qu'elle sollicitait et que le commerce tout entier demandait avec elle.

Si cette question pouvait être reprise, ou s'il était possible d'obtenir l'établissement de la ligne proposée de Calais à Marseille, par Paris, ou enfin tout autre chemin de fer en concurrence avec celui de la Méditerranée, évidemment, l'avenir de notre port serait assuré et nous verrions renaître notre marine marchande.

---

(1) Une concurrence réelle, profitable au commerce et à l'agriculture, s'établirait naturellement, si on réalisait enfin le projet d'amélioration du Rhône, ou mieux encore si on construisait un canal reliant directement notre rade au port du Havre. — Voyez, à l'APPENDICE, les notes et documents que nous avons réunis sur cette importante question.

La question est là ; elle n'est pas ailleurs.

La prospérité de la marine marchande est en effet étroitement liée à la prospérité du commerce ; or, le développement du mouvement commercial dépend surtout des conditions plus ou moins favorables dans lesquelles s'effectue la circulation des marchandises.

Il faut donc d'une part, ainsi que nous l'avons déjà dit, accorder toutes sortes de facilités et d'encouragements à l'industrie des constructions navales et modifier la nouvelle loi sur l'hypothèque maritime, de manière à mettre un véritable instrument de crédit entre les mains des constructeurs et des armateurs.

D'autre part, et c'est ici le point capital, il faut obtenir la réduction des tarifs des chemins de fer. Les représentants du commerce de Marseille l'ont demandée bien souvent.

« Le taux actuel des transports, écrivaient-ils encore le 27 mai 1875, préjudicie de la manière la plus considérable aux intérêts généraux du pays. Nous n'avons cessé de signaler le fait, et devant le détournement constant de notre transit par l'étranger, dont nous sommes les témoins, nous ne pouvons que renouveler nos réclamations avec la plus vive énergie. »

Consultée sur l'influence que pourrait avoir la réduction des tarifs sur la production ou la consommation de certaines denrées ou marchandises, la Société pour la défense du commerce répondait en ces termes :

« Chaque branche de commerce ne demande qu'à s'étendre, le seul moyen pour faciliter cette tendance est assurément le bon marché des parcours. Une diminution du prix des transports sur les houilles, par exemple, aurait pour résultat de les faire arriver en plus grande quantité sur la place de Marseille. Notre marine trouverait ainsi un fret de sortie qui lui manque, ce qui est une des causes les plus sérieuses de son infériorité.

« Pour les cotons reçus à Marseille, il y aurait une augmentation d'au moins 10,000 tonnes.

« Pour les sucres, l'augmentation serait de 200,000 tonnes environ.

« La différence, pour toutes les marchandises formant le trafic de Marseille, serait relative aux abaissements de tarifs dont elles jouiraient. Mais nous devons surtout mentionner les laines et les céréales dont l'avenir dépend du prix de transport qui leur seraient appliqué.

« Les laines qui viennent à Marseille, se consomment presque toutes à Roubaix et



à Tourcoing. Une réduction de tarif de nos voies ferrées empêcherait le détournement d'une portion considérable de ces mêmes laines, qui, au lieu de passer par Marseille, va directement du bassin de la Méditerranée par voie de mer, jusqu'à Dunkerque. Une autre portion va même s'entreposer à Liverpool, d'où elle est réexpédiée à Roubaix, moyennant 30 francs environ la tonne, tandis que de Marseille elle coûte 80 francs.

« Nous estimons que 20 ou 30,000 balles de laines d'un poids moyen de 150 kilogr. sont transportées par mer au détriment de Marseille, qui les recevraient, si les chemins de fer pouvaient les prendre à 50 francs la tonne, pour Roubaix. Bien plus, cette réduction de tarif pourrait attirer à Marseille, l'importation d'une portion des laines de la Plata, qui a pris une si grande importance sur le marché d'Anvers.

« Jusqu'ici le commerce des céréales en France, n'a été, a proprement parler, qu'un commerce local, et cela en grande partie, à cause de l'élévation des tarifs de transport.

« Les compagnies n'auraient-elles pas intérêt à établir un tarif de réexportation? Marseille deviendrait alors forcément la ville de transit, le grand marché des blés d'Orient, où toute la meunerie française viendrait s'approvisionner.

« La France, avec l'abondance de son numéraire, ses côtes, ses ports, sa marine, ses chemins de fer et son agriculture toujours progressive, n'a point de grand marché aux céréales, et, par conséquent, jamais d'approvisionnement; c'est au rôle d'immense entrepôt permanent de céréales que nous voudrions faire arriver notre ville; c'est par Marseille que devraient passer tous les blés du Levant, s'y arrêter, s'y entreposer et s'y vendre ensuite pour l'alimentation de nos usines, avant de passer dans la consommation chez nos voisins d'Outre-Manche ou d'ailleurs, au moyen de la réexportation en farine par nos ports de l'Océan. »

Nous n'avons rien à ajouter à cet éloquent plaidoyer en faveur de la réduction des tarifs.

Nous sommes convaincu, d'ailleurs, que les vœux émis par les intelligents défenseurs du commerce de Marseille se réaliseront tôt ou tard; mais, quoi qu'il advienne, nous ne désespérerons jamais de l'avenir du premier port de France, qui ne peut que prospérer sous l'active et féconde impulsion du libre-échange et de la liberté des mers.



# APPENDICE

---

PORT DE MARSEILLE. — BUDGET MUNICIPAL. — TRAVAUX PUBLICS. — MONOGRAPHIES DES  
PRINCIPALES BRANCHES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE. — STATISTIQUE.  
— DOCUMENTS DIVERS. — NAVIGATION INTÉRIEURE (LE RHONE ET LE CANAL LATÉRAL).



## PORT DE MARSEILLE

## TRAVAUX EFFECTUÉS DE 1855 A 1874

Le port de Marseille, resserré en 1844 dans les limites restreintes de son ancien bassin, ne pouvait plus suffire depuis longtemps à son activité commerciale. En effet, sa superficie totale du plan d'eau, y compris ses annexes (canal de Rive-Neuve et bassin de carénage), n'était que de 28 hectares 41 ares avec un développement de quais de 2,521 mètres.

Dans de pareilles conditions, les navires à voiles se mouvant avec les plus grandes difficultés dans un rectangle de 900 mètres de longueur sur 300 mètres de largeur moyenne, devaient attendre sur plusieurs rangs qu'une place à quai fût disponible pour opérer leur déchargement, et, reprenant ensuite leur première position, une nouvelle place libre pour recevoir leur chargement. Cette double opération se faisant à dos d'homme pour toutes les marchandises en grenier, telles que céréales, graines oléagineuses, maïs, sel, etc., et au moyen de mahonnes placées le long des navires pour les colis en sacs, en caisses, en barils et en balles, prenait un temps considérable qui, entr'autres, grevait les marchandises d'un surcroît de frais de 0 fr. 90 à 1 fr. par tonne. Il n'en pouvait être autrement, les bâtiments étant placés en pointe sur la plus grande partie des quais établis sur pilotis au niveau des basses mers, et qui n'avaient pas été reconstruits, conformément à la loi de 1839, pour permettre le débarquement bord à quai des navires du plus fort tonnage.

Comme profondeur, le vieux port offrait généralement de 6 à 7 mètres, qui atteignait 7 mètres 50 vers la passe, entre le fort Saint-Jean et le musoir du môle des Arcades, laquelle était d'une largeur de 72 mètres 60.

La largeur des quais, variant entre 25 et 40 mètres, et ne présentant même que 12 mètres à l'extrémité de la Cannebière, n'était plus suffisante.

On dut donc chercher à l'extérieur, au moyen de conquêtes sur la mer, des extensions que les conditions locales ne permettaient plus de trouver à l'intérieur.

On se décida enfin, en 1847, à créer le bassin de la Joliette. Il présentait une surface d'eau de 22 hect. 55 et un développement de quais utilisables pour le débarquement de 2,100 mètres; il était mis en communication avec l'ancien bassin par un canal de 400 mètres de longueur et d'une profondeur moyenne de 6 mètres.

Telle était la situation du port de Marseille en 1855, au moment où étaient entrepris les travaux du quai Napoléon, pour lequel un crédit de 150,000 fr. était ouvert, tandis que 500,000 fr. étaient alloués pour l'achèvement de ceux du port de la Joliette. L'exécution de ce dernier bassin permettait de prendre, sur l'ancien port, l'espace nécessaire à l'élargissement du quai Napoléon, sans avoir à détruire des constructions d'une valeur estimée à plusieurs millions, et qu'il aurait fallu exproprier pour mettre cette partie du port en harmonie avec toutes les autres.

Mais l'importance toujours croissante de Marseille exigeait plus encore. On prévoyait déjà, d'ailleurs, qu'il faudrait, dans un avenir peu éloigné, ajouter de nouveaux ouvrages à ceux à peine achevés ou entrepris. Une sage prévision fit préparer alors un projet d'ensemble propre à satisfaire les exigences du présent, en même temps qu'il permettrait de n'être point pris au dépourvu par la réalisation des promesses de l'avenir.

Ce projet, qui devait harmoniser les travaux à entreprendre plus tard avec ceux en cours d'exécution, présenté en 1855, comprenait une série de môles intérieurs, enracinés à terre, formant entre eux une suite de bassins, couverts par une digue courant parallèlement au rivage, qui laissait entre elle et les têtes des môles, un large chenal permettant une communication facile entre tous ces bassins. Ce projet comprenait aussi un vaste avant-port, formé par la construction d'un brise-lames de 3,000 mètres de longueur, en avant des bassins d'opérations et mis en communication avec ces bassins par un certain nombre de passes. Mais cette dernière partie du projet a été sinon abandonnée, du moins, profondément modifiée, et voici, d'après une publication officielle, quelles sont les considérations qui ont engagé le service des Ponts et Chaussées à chercher une autre combinaison, moins coûteuse et mieux appropriée aux besoins actuels de la navigation.

« Les navires à voiles vont en diminuant comme nombre, et le tonnage de chacun d'eux n'éprouve qu'une augmentation assez faible; par contre le nombre et les dimensions des navires à vapeur vont en grandissant. Or, ces derniers peuvent toujours prendre assez facilement les passes des ports. Dans de pareilles conditions, un vaste avant-port, construit en avant de tous les bassins et obligeant à une dépense considérable, n'était plus suffisamment justifié, mais en même temps on reconnaissait que les navires pouvant avoir à s'arrêter, à mouiller même en avant des passes lorsqu'elles sont engagées, il y avait lieu de faire précéder chaque passe, d'un avant-port avec des dimensions proportionnées à l'importance de cette passe.

« Un autre rôle que celui que remplissent habituellement les avant-ports, c'est-à-dire le mouillage des navires, paraît devoir être dévolu dans l'avenir à ces

ouvrages. Ils doivent, en effet, permettre les opérations de débarquement et d'embarquement aux navires dont les dimensions atteindront des proportions telles qu'il ne sera plus possible de songer à les recevoir dans les bassins ordinaires, sans crainte d'accidents graves.

« Ce double rôle, assigné à ces épreuves pour Marseille, exige que l'avant-port qui précède la passe principale, au nord, ait des dimensions assez grandes, c'est-à-dire une longueur de 700 mètres sur 520 de largeur (1). »

En attendant la réalisation de ce système, qui a été, en effet, appliqué un peu plus tard au port de Marseille, les travaux entrepris en 1855 se poursuivaient avec la plus grande activité.

Dès 1857, le bassin de la Joliette était terminé et livré au commerce et les travaux du bassin Napoléon, adjugés dans le courant du mois d'août 1856, étaient en bonne voie d'exécution. Bientôt après (en 1858 et 1860), la Compagnie des Docks, dont nous aurons à nous occuper spécialement dans un autre chapitre, faisait construire les bassins du Lazaret et d'Arenc d'une contenance totale de 20 hectares.

Un décret du 29 août 1863, décida la création d'un très-grand bassin, de 48 hectares, qui devait prendre le nom de Bassin Impérial (aujourd'hui National).

En 1870, les travaux de ce bassin étaient terminés, et par une dépêche du 9 mai, M. le Ministre des travaux publics prescrivait de nouvelles études dans le but de compléter les améliorations obtenus par l'exécution du projet d'ensemble arrêté en principe depuis longtemps.

Le 4 avril 1874, M. l'ingénieur l'ascal présenta un avant-projet, qui fut approuvé sans aucun retard par le Conseil général des Ponts et Chaussées.

Une loi du 5 août de la même année autorisa les travaux proposés, évalués à 20 millions, et accepta l'offre faite par la Chambre de Commerce d'avancer à l'État une somme de 15 millions, dans le but d'activer l'exécution d'un projet qui donnait satisfaction aux besoins du commerce marseillais.

Immédiatement après la promulgation de cette loi, deux délégués de la Chambre de Commerce, MM. Alphonse Grandval et David Carcassonne se rendirent à Paris, pour négocier l'emprunt dans les meilleures conditions.

A la suite de nombreuses démarches faites par ces délégués, l'emprunt de

---

(1) *Notices sur les dessins, modèles et ouvrages relatifs aux travaux des Ponts et Chaussées, réunis par les soins du Ministère des Travaux publics. — EXPOSITION UNIVERSELLE A VIENNE, 1873 — page 226.*

15 millions fut conclu avec la *Société générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France*, à charge par elle d'opérer le versement total en 10 semestres égaux de quinze cent mille francs.

Un premier versement a déjà été effectué et le service du génie maritime a commencé l'exécution des travaux ci-après énumérés :

1° Construction d'un môle dans le bassin de la Gare maritime, et d'une série de quais tout autour du bassin national ;

2° Construction de trois môles dans le bassin national, et d'un mur d'abri dans la partie de la digue extérieure qui le couvre ;

3° Etablissement d'un avant-port du côté nord, par le prolongement de la digue extérieure ;

4° Construction d'un pont mobile sur la passe de l'Abattoir.

Dès aujourd'hui, les navires peuvent arriver à Marseille par deux avant-ports, entre lesquels se développe une digue abritant les bassins de la *Joliette* du *Lazarét*, d'*Arenc* et de la *Gare maritime*.

L'avant-port sud, de 2 hectares 85 ares, forme l'entrée commune à l'ancien bassin et au bassin de la Joliette. L'autre avant-port et le bassin national ont 52 hectares 02 ares et communiquent avec le bassin de la Gare maritime.

L'ancien bassin présente une surface de 28 hectares 41 ares (y compris le bassin de carénage et le canal de Rive-Neuve) ; la longueur des quais affectés aux opérations d'embarquement et de débarquement est de 2,521 mètres.

Le bassin de la *Joliette* offre une surface d'eau de 22 hectares 55 ares ; ses quais de débarquement et d'embarquement ont un développement de 2,100 mètres.

Les bassins du *Lazaret* et d'*Arenc*, utilisés par la Compagnie des Docks, présentent ensemble une surface d'eau de 20 hectares 82 ares et une surface attérée de 18 hectares, le développement de leurs quais est de 2,438 mètres.

Le bassin de la *Gare maritime* a 20 hectares 15 ares, et possède 1,455 mètres de quais.

Enfin, le bassin de radoub a 5 hectares 02 ares ; le bassin du Pharo 1 hectare environ et 50 mètres de quais.

Soit, en tout, une surface d'eau abritée de 152 hectares, et un développement de quais de 12,615 mètres, dont 8,561 effectivement employés aux opérations de débarquement et d'embarquement.



Ainsi, en *vingt années*, de 1855 à 1874, le port de Marseille s'est enrichi de 102 hect. de surface d'eau et de 3,840 mètres de quais utilisables, et l'État a dépensé, pour ces travaux, pendant la même période de temps, 35 millions, qui, joints aux 20 millions affectés aux travaux en cours d'exécution, forment un total de 55 millions de francs.

## CRÉDITS AFFECTÉS A L'ENSEMBLE DES TRAVAUX DES PORTS DE MARSEILLE

EXERCICES	TRAVAUX D'ENTRETIEN		TRAVAUX DE CURAGE		TRAVAUX EXTRAORDINAIRES		TOTAUX PAR EXERCICE	
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
1855.....	44.850	56	50.000	»	650.000	»	744.850	56
1856.....	51.786	44	50.000	»	400.000	»	501.786	44
1857.....	61.810	14	50.000	»	2.000.000	»	2.111.810	14
1858.....	103.480	74	62.634	10	2.700.000	»	2.866.114	84
1859.....	103.542	53	47.110	70	2.633.376	94	2.784.030	17
1860.....	134.186	70	37.827	»	1.858.255	»	2.029.718	70
1861.....	139.828	41	52.317	42	1.807.785	51	1.999.891	34
1862.....	131.913	29	56.286	23	1.700.000	»	1.888.199	52
1863.....	124.893	44	40.364	24	1.820.000	»	1.485.672	19
1864.....	134.403	15	54.410	21	1.469.588	75	1.658.402	11
1865.....	132.180	71	55.983	45	1.675.985	80	1.864.149	96
1866.....	129.731	81	49.000	»	1.680.000	»	1.858.731	81
1867.....	123.045	75	49.000	»	2.258.724	65	2.440.770	40
1868.....	129.867	28	48.635	»	2.100.000	»	2.278.502	28
1869.....	121.942	41	40.155	80	2.483.464	94	2.645.563	15
1870.....	125.778	94	42.235	70	2.065.466	22	2.233.480	86
1871.....	122.138	13	30.100	»	628.329	38	780.567	46
1872.....	124.823	29	30.010	»	912.115	70	1.067.948	99
1873.....	118.677	99	29.010	»	638.084	68	785.722	67
1874.....	125.934	87	23.900	»	611.699	»	761.533	87
1875.....	121.945	53	23.900	»	580.000	»	725.845	53
Totaux.....	2.416.722	11	922.379	85	32.174.191	03	35.513.292	99

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 À 1874

RECETTES ORDINAIRES	1855	1856	1857	1858	1859
Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes.....	407.734 »	418.305 »	437.341 »	455.536 »	470.508 »
Octroi (produit brut).....	3.276.262 »	4.212.793 »	4.560.981 »	4.761.787 »	4.967.006 »
Taxe sur les chiens.....	»	18.256 »	24.498 »	18.981 »	11.890 »
Droits d'abattoir.....	140.334 »	151.849 »	159.301 »	166.995 »	182.200 »
Droits de pesage et mesurage.....	572.831 »	859.595 »	811.838 »	750.909 »	589.763 »
Droits de location des emplacements publics, foires et marchés.....	207.281 »	226.122 »	248.170 »	225.205 »	284.578 »
Droits de voirie.....	»	»	»	»	»
Produit des eaux du Canal.....	383.152 »	374.689 »	420.170 »	525.193 »	540.115 »
Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor.....	59.603 »	88.545 »	39.793 »	98.873 »	128.859 »
Concessions de terrains dans les cimetières.....	57.250 »	64.050 »	60.400 »	26.675 »	25.050 »
Location des propriétés communales.....	6.745 »	7.510 »	6.760 »	10.762 »	15.944 »
Produit des rétributions scolaires....	5.223 »	5.722 »	6.947 »	6.476 »	6.571 »
Impôt sur les voitures.....	»	»	»	»	»
Visite des filles soumises.....	»	»	»	»	»
Impôt sur les coupons.....	»	»	»	»	»
Autres recettes.....	100.275 »	71.385 »	94.424 »	82.172 »	138.548 »
Total des recettes ordinaires....	5.166.660 »	6.493.771 »	6.865.478 »	7.154.474 »	7.305.557 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES ORDINAIRES	1860	1861	1862	1863	1864
Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes.....	487.443 »	509.882 »	534.394 »	558.612 »	592.261 »
Octroi (produit brut).....	5.065.933 »	5.573.683 »	6.134.937 »	7.159.462 »	7.686.979 »
Taxe sur les chiens.....	15.895 »	11.614 »	11.270 »	14.598 »	13.776 »
Droits d'abattoir.....	184.413 »	198.024 »	211.335 »	226.423 »	236.944 »
Droits de pesage et mesurage.....	507.783 »	915.055 »	811.401 »	713.052 »	651.140 »
Droits de location des emplacements publics, foires et marchés.....	278.710 »	282.689 »	290.218 »	302.818 »	301.125 »
Droits de voirie.....	»	»	»	234.151 »	127.966 »
Produit des eaux du Canal.....	630.025 »	661.532 »	739.516 »	752.396 »	764.831 »
Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor.....	95.462 »	28.851 »	237.873 »	50.857 »	43.075 »
Concessions de terrains dans les cimetières.....	25.375 »	26.575 »	31.700 »	39.625 »	46.055 »
Location des propriétés communales.....	29.480 »	28.669 »	59.787 »	74.075 »	69.932 »
Produit des rétributions scolaires....	14.829 »	16.830 »	18.351 »	21.240 »	23.798 »
Impôt sur les voitures.....	»	»	»	4.908 »	»
Visite des filles soumises.....	»	»	»	»	»
Impôt sur les coupons.....	»	»	»	»	»
Autres recettes.....	92.032 »	88.188 »	101.023 »	78.584 »	82.454 »
Total des recettes ordinaires....	7.426.880 »	8.361.542 »	9.181.799 »	10.225.796 »	10.669.836 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES ORDINAIRES	1865	1866	1867	1868	1869
Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes.....	634.575 »	658.573 »	685.916 »	692.672 »	701.749 »
Octroi (produit brut).....	7.919.125 »	7.766.433 »	6.184.839 »	6.159.599 »	6.258.000 »
Taxe sur les chiens.....	10.029 »	8.728 »	8.084 »	7.360 »	7.061 »
Droits d'abattoir.....	244.978 »	249.801 »	241.154 »	241.609 »	236.493 »
Droits de pesage et mesurage.....	658.608 »	645.497 »	995.127 »	1.194.402 »	785.711 »
Droits de location des emplacements publics, foires et marchés.....	293.258 »	287.279 »	286.266 »	285.635 »	288.603 »
Droits de voirie.....	251.290 »	204.598 »	149.179 »	46.547 »	61.233 »
Produit des eaux du Canal.....	796.107 »	869.661 »	911.816 »	971.810 »	1.029.324 »
Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor.....	96.087 »	60.087 »	138.790 »	60.771 »	48.581 »
Concessions de terrains dans les cimetières.....	55.900 »	58.175 »	75.857 »	74.425 »	70.340 »
Location des propriétés communales.....	77.271 »	64.539 »	57.703 »	54.816 »	56.521 »
Produit des rétributions scolaires.....	25.086 »	27.806 »	25.976 »	16.876 »	14.081 »
Impôt sur les voitures.....	» »	» »	» »	» »	» »
Visite des filles soumises.....	» »	» »	» »	21.348 »	91.828 »
Impôt sur les coupons.....	» »	» »	» »	» »	» »
Autres recettes.....	81.046 »	72.142 »	8.831 »	74.263 »	113.845 »
Total des recettes ordinaires....	11.143.860 »	10.973.219 »	9.719.528 »	9.901.633 »	9.763.370 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES ORDINAIRES	1870	1871	1872	1873	1874
Centimes additionnels aux contributions foncière et mobilière, et attributions sur les patentes.....	721.482 »	713.313 »	711.527 »	747.511 »	770.652 »
Octroi (produit brut).....	5.484.683 »	5.612.569 »	5.847.598 »	5.983.245 »	6.232.976 »
Taxe sur les chiens.....	3.887 »	4.061 »	» »	13.206 »	9.526 »
Droits d'abattoir.....	216.619 »	220.956 »	218.559 »	210.762 »	229.198 »
Droits de pesage et mesurage.....	859.495 »	1.044.312 »	782.154 »	757.092 »	618.688 »
Droits de location des emplacements publics, foires et marchés.....	231.760 »	243.205 »	291.901 »	319.678 »	334.479 »
Droits de voirie.....	42.020 »	29.559 »	41.452 »	54.397 »	47.201 »
Produit des eaux du Canal.....	1.000.876 »	1.009.470 »	1.078.244 »	1.169.597 »	1.265.408 »
Intérêts des fonds placés en comptes-courants au Trésor.....	51.448 »	64.272 »	35.322 »	31.829 »	27.050 »
Concessions de terrains dans les cimetières.....	59.357 »	62.350 »	68.787 »	57.374 »	129.949 »
Location des propriétés communales.....	45.083 »	50.018 »	57.743 »	105.869 »	81.373 »
Produit des rétributions scolaires.....	9.351 »	» »	» »	» »	» »
Impôt sur les voitures.....	» »	» »	» »	6.007 »	5.063 »
Visite des filles soumises.....	80.419 »	69.979 »	78.712 »	76.198 »	77.022 »
Impôt sur les coupons.....	» »	» »	» »	235.777 »	208.413 »
Autres recettes.....	70.590 »	66.040 »	221.237 »	248.600 »	270.421 »
Total des recettes ordinaires....	8.877.020 »	9.190.099 »	9.428.236 »	10.016.642 »	10.307.379 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

RECETTES EXTRAORDINAIRES	1855	1856	1857	1858	1859
Taxe additionnelle sur les farines....	884.064 »	900.530 »	937.490 »	934.002 »	942.493 »
Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal.....	145.868 »	149.488 »	155.588 »	161.592 »	166.983 »
Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864.....	» »	» »	» »	» »	» »
Produit de la surtaxe sur les vins....	» »	» »	» »	» »	» »
Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire.....	105.448 »	154.186 »	114.999 »	105.704 »	102.081 »
Avances des propriétaires pour les mêmes travaux.....	18.165 »	9.625 »	17.820 »	10.864 »	7.762 »
Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville.....	65.513 »	76.353 »	94.935 »	65.955 »	97.550 »
Emprunts.....	1.000.000 »	1.500.000 »	1.500.000 »	600.000 »	» »
Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres.....	» »	» »	3.341.434 »	8.500.000 »	1.280.000 »
Location des terrains de la Joliette....	» »	18.440 »	17.752 »	20.028 »	60.546 »
Subvention de l'Etat pour les grands travaux.....	» »	» »	» »	» »	» »
Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite.....	» »	» »	» »	» »	» »
Autres recettes.....	587.618 »	77.416 »	561.064 »	96.182 »	138.417 »
Total des recettes extraordinaires....	2.806.668 »	2.886.040 »	6.740.582 »	10.494.327 »	2.745.832 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES EXTRAORDINAIRES	1860	1861	1862	1863	1864
Taxe additionnelle sur les farines....	931.058 »	1.028.444 »	1.080.269 »	1.107.288 »	1.097.488 »
Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal.....	172.695 »	180.311 »	188.204 »	196.387 »	207.895 »
Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864.....	» »	» »	» »	» »	» »
Produit de la surtaxe sur les vins....	» »	» »	» »	» »	» »
Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire.....	78.794 »	52.086 »	83.921 »	52.702 »	80.781 »
Avances des propriétaires pour les mêmes travaux.....	4.008 »	4.640 »	8.111 »	1.296 »	6.367 »
Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville.....	80.555 »	107.643 »	116.770 »	119.245 »	129.955 »
Emprunts.....	4.037.000 »	1.650.000 »	4.000.000 »	2.850.000 »	6.250.000 »
Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres.....	565.659 »	1.392.558 »	80.374 »	3.868.730 »	4.794.219 »
Location des terrains de la Joliette....	42.760 »	» »	» »	» »	8.598 »
Subvention de l'Etat pour les grands travaux.....	500.000 »	497.984 »	500.000 »	1.500.000 »	700.000 »
Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite.....	» »	» »	» »	» »	» »
Autres recettes.....	32.910 »	133.735 »	107.332 »	160.675 »	43.358 »
Total des recettes extraordinaires....	6.445.489 »	5.047.401 »	6.164.981 »	9.856.823 »	13.323.691 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES EXTRAORDINAIRES	1865	1866	1867	1868	1869
Taxe additionnelle sur les farines....	1.034.234 »	1.027.785 »	1.043.868 »	1.073.233 »	1.078.945 »
Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal.....	219.936 »	229.112 »	238.803 »	242.214 »	248.497 »
Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864.....	329.904 »	343.668 »	358.205 »	368.321 »	372.746 »
Produit de la surtaxe sur les vins...	» »	» (1)	1.178.449 »	1.179.556 »	1.148.666 »
Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire.....	69.837 »	42.101 »	48.906 »	66.007 »	49.723 »
Avances des propriétaires pour les mêmes travaux.....	12.575 »	4.244 »	3.670 »	4.448 »	1.905 »
Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville.....	99.185 »	95.877 »	101.530 »	75.312 »	84.720 »
Emprunts.....	» »	» »	8.986.500 »	» »	» »
Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres.....	762.719 »	864.788 »	232.066 »	345.083 »	153.069 »
Location des terrains de la Joliette...	8.665 »	10.329 »	10.508 »	6.254 »	8.029 »
Subvention de l'Etat pour les grands travaux.....	525.000 »	900.000 »	800.000 »	1.223.000 »	350.000 »
Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite.....	» »	» »	» »	» »	» »
Autres recettes.....	138.101 »	153.174 »	152.768 »	424.308 »	129.486 »
Total des recettes extraordinaires...	3.200.156 »	3.671.073 »	13.150.273 »	5.004.736 »	3.617.736 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES EXTRAORDINAIRES	1870	1871	1872	1873	1874
Taxe additionnelle sur les farines....	1.047.850 »	1.066.027 »	1.107.305 »	1.133.090 »	1.146.794 »
Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions, affectés aux intérêts de la dette contractée pour l'exécution du Canal.....	253.123 »	251.076 »	258.137 »	273.571 »	275.369 »
Sept centimes et demi additionnels affectés aux intérêts de l'emprunt du 26 mai 1864.....	379.684 »	376.614 »	387.206 »	410.356 »	418.053 »
Produit de la surtaxe sur les vins...	1.051.147 »	959.297 »	983.327 »	1.101.293 »	1.169.626 »
Contributions aux frais d'établissement des rigoles et conduites du Canal dans le territoire.....	42.130 »	26.829 »	122.478 »	» »	» »
Avances des propriétaires pour les mêmes travaux.....	6.111 »	1.318 »	6.577 »	3.475 »	3.470 »
Contributions aux frais d'établissement des conduites du Canal dans la Ville.....	68.745 »	74.650 (2)	» »	» »	» »
Emprunts.....	» »	» »	» »	» »	» »
Produit de la vente des terrains de la Joliette, de la rue Impériale, de la rue Noailles et autres.....	» »	» »	» »	» »	» »
Location des terrains de la Joliette...	6.163 »	6.211 »	3.896 »	4.540 »	7.585 »
Subvention de l'Etat pour les grands travaux.....	» »	» »	» »	» »	» »
Quatre centimes additionnels aux quatre contributions, affectés au service de l'instruction primaire gratuite.....	» »	» »	» »	» »	220.295 »
Autres recettes.....	111.179 »	312.829 »	342.204 »	591.645 »	599.142 »
Total des recettes extraordinaires...	2.966.132 »	3.074.851 »	3.211.130 »	3.517.973 »	3.835.334 »

(1) Cette recette a été portée jusqu'en 1866 aux recettes ordinaires de l'Octroi.

(2) Article réuni à celui des contributions pour les conduites du territoire.

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES	1855	1856	1857	1858	1859
Excédant de l'exercice antérieur....	658.710 »	2.391.344 »	1.947.576 »	1.896.917 »	4.282.918 »
Restes à recouvrer.....	42.177 »	76.450 »	107.756 »	79.163 »	34.971 »
Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires.....	» »	1.169.392 »	80.582 »	122.173 »	15.770 »
Emprunts.....	2.500.000 »	» »	1.400.000 »	» »	6.663.000 »
Avances de l'Etat pour les grands travaux d'utilité publique.....	913.260 »	» »	» »	» »	» »
Autres recettes.....	42.518 »	25.159 »	4.024 »	8.803 »	59.043 »
Total des recettes supplémentaires...	4.156.665 »	3.662.345 »	3.539.988 »	1.607.056 »	11.055.703 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES	1860	1861	1862	1863	1864
Excédant de l'exercice antérieur....	3.826.352 »	» »	» »	» »	1.398.118 »
Restes à recouvrer.....	341.304 »	57.728 »	60.386 »	82.502 »	88.666 »
Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires.....	198.956 »	68.176 »	7.105.742 »	332.246 »	683.873 »
Emprunts.....	3.800.000 »	5.450.000 »	19.724.860 »	15.150.000 »	» »
Avances de l'Etat pour les grands travaux d'utilité publique.....	» »	» »	500.000 »	» »	» »
Autres recettes.....	6.681 »	199.716 »	30.188 »	10.621 »	3.202 »
Total des recettes supplémentaires...	8.173.246 »	5.775.620 »	27.421.176 »	15.575.069 »	2.173.859 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES	1865	1866	1867	1868	1869
Excédant de l'exercice antérieur....	356.847 »	2.056.551 »	592.284 »	1.781.500 »	» »
Restes à recouvrer.....	100.190 »	703.249 »	317.922 »	260.999 »	152.792 »
Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires.....	49.236 »	2.000.000 »	192.880 »	259.432 »	3.519.674 »
Emprunts.....	8.039.606 »	» »	» »	» »	» »
Avances de l'Etat pour les grands travaux d'utilité publique.....	» »	» »	» »	» »	» »
Autres recettes.....	22.554 »	10.415 »	1.331 »	2.929 »	82.646 »
Total des recettes supplémentaires...	8.568.433 »	4.770.215 »	1.104.437 »	2.304.860 »	3.755.112 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

RECETTES SUPPLÉMENTAIRES	1870	1871	1872	1873	1874
Excédant de l'exercice antérieur....	» »	2.880.654 »	1.608.330 »	1.043.300 »	1.300.919 »
Restes à recouvrer.....	930.308 »	177.298 »	216.321 »	856.713 »	55.790 »
Rues et places. Vente de terrains et concours des propriétaires.....	2.743 »	1.161.697 »	» »	» »	» »
Emprunts.....	8.642.750 »	» »	» »	» »	» »
Avances de l'Etat pour les grands travaux d'utilité publique.....	» »	» »	» »	» »	» »
Autres recettes.....	746.740 »	7.460 »	17.345 »	224 »	35.079 »
Total des recettes supplémentaires..	10.322.541 »	4.227.109 »	1.841.996 »	1.900.237 »	1.391.788 »

## RÉCAPITULATION

	1855	1856	1857	1858	1859
Recettes ordinaires.....	5.166.660 »	6.493.771 »	6.865.473 »	7.154.474 »	7.305.557 »
Recettes extraordinaires.....	2.806.668 »	2.886.040 »	6.740.582 »	10.494.327 »	2.745.832 »
Recettes supplémentaires.....	4.156.665 »	3.662.345 »	3.539.938 »	1.607.056 »	11.055.702 »
Total des recettes.....	12.129.993 »	13.042.156 »	17.145.993 »	19.255.857 »	21.107.091 »

## RÉCAPITULATION (suite)

	1860	1861	1862	1863	1864
Recettes ordinaires.....	7.426.880 »	8.361.542 »	9.181.799 »	10.225.796 »	10.669.836 »
Recettes extraordinaires.....	6.445.439 »	5.090.970 »	6.164.981 »	9.856.323 »	13.323.691 »
Recettes supplémentaires.....	8.173.246 »	5.775.620 »	27.421.176 »	15.575.069 »	2.173.859 »
Total des recettes.....	22.045.565 »	19.228.132 »	42.767.956 »	35.657.188 »	26.167.386 »

## RÉCAPITULATION (suite)

	1865	1866	1867	1868	1869
Recettes ordinaires.....	11.143.360 »	10.973.319 »	9.788.898 »	9.901.633 »	9.763.870 »
Recettes extraordinaires.....	3.200.156 »	3.671.073 »	13.150.273 »	5.004.736 »	3.617.736 »
Recettes supplémentaires.....	8.568.433 »	4.770.215 »	1.104.437 »	2.304.860 »	3.755.112 »
Total des recettes.....	22.911.949 »	19.414.607 »	24.043.608 »	17.211.229 »	17.136.718 »

## RÉCAPITULATION (suite)

	1870	1871	1872	1873	1874
Recettes ordinaires.....	8.877.020 »	9.190.099 »	9.428.236 »	10.016.642 »	10.807.879 »
Recettes extraordinaires.....	2.966.132 »	3.074.851 »	3.211.130 »	3.517.972 »	3.835.334 »
Recettes supplémentaires.....	10.822.541 »	4.227.109 »	1.841.996 »	1.900.237 »	1.891.788 »
Total des recettes.....	22.165.693 »	16.492.059 »	14.481.362 »	15.434.851 »	15.534.501 »

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

DÉPENSES ORDINAIRES	1855	1856	1857	1858	1859
Frais d'administration, dépenses de la Mairie.....	220.811 89	262.171 75	295.648 21	292.674 14	291.484 71
Police, salubrité, sûreté.....	321.395 90	365.342 66	373.863 50	385.382 23	401.810 66
Frais de casernement.....	19.031 14	24.000 »	21.813 05	23.280 99	19.662 54
Remplacement de la contribution, etc.	140.000 »	140.000 »	140.000 »	140.000 »	140.000 »
Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc.....	650.405 39	667.957 58	698.854 24	727.651 41	758.511 »
Dépenses de l'Etat à la charge de la commune.....	11.715 51	13.022 25	13.580 78	13.897 37	13.677 77
Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc.....	1.123.856 69	1.278.447 27	1.458.864 58	1.437.191 79	1.701.486 35
Sapeurs-Pompiers.....	119.028 28	118.747 22	115.890 44	116.794 63	129.383 08
Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc.....	697.845 87	689.820 20	691.780 58	666.738 32	696.225 »
Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales.....	381.029 21	376.726 26	383.200 29	355.203 84	417.370 40
Cultes et subventions spéciales.....	66.989 42	77.630 81	81.564 98	85.901 92	86.873 89
Fêtes publiques, dépenses imprévues.	42.466 35	37.134 34	43.683 30	36.448 91	88.458 13
Total des dépenses ordinaires...	3.794.575 65	4.051.000 34	4.318.243 95	4.281.160 46	4.744.944 76

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES ORDINAIRES	1860	1861	1862	1863	1864
Frais d'administration, dépenses de la Mairie.....	328.976 01	377.495 53	625.463 49	466.764 02	406.608 01
Police, salubrité, sûreté.....	404.638 81	434.094 06	428.269 84	432.582 48	433.043 85
Frais de casernement.....	20.550 69	17.912 74	15.854 22	26.104 98	19.612 89
Remplacement de la contribution, etc.	140.000 »	140.000 »	140.000 »	140.000 »	140.000 »
Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc.....	776.794 84	937.712 »	929.807 21	954.166 50	1.000.312 70
Dépenses de l'Etat à la charge de la commune.....	14.103 16	15.903 38	15.657 42	16.327 50	18.218 81
Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc.....	1.661.456 48	2.043.666 10	2.053.607 33	1.871.503 38	2.075.853 80
Sapeurs-Pompiers.....	144.513 58	155.827 68	155.412 72	144.954 96	130.257 16
Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc.....	708.794 16	722.096 70	809.370 98	827.694 06	808.338 34
Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales.....	507.810 69	562.848 14	598.648 82	623.805 72	568.269 84
Cultes et subventions spéciales.....	87.461 68	84.986 »	92.362 48	91.639 26	93.206 37
Fêtes publiques, dépenses imprévues.	63.019 40	56.625 59	52.358 16	59.067 79	95.128 93
Total des dépenses ordinaires...	4.857.819 50	5.549.168 »	5.916.812 77	5.654.611 57	5.788.850 69



## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES ORDINAIRES	1865	1866	1867	1868	1869
Frais d'administration, dépenses de la Mairie.....	422.243 94	406.997 84	436.219 59	430.006 82	450.970 95
Police, salubrité, sûreté.....	435.145 25	384.253 72	435.075 13	521.953 50	641.396 50
Frais de casernement.....	16.095 24	23.084 96	32.339 74	27.202 92	23.799 67
Remplacement de la contribution, etc.	140.000 »	140.000 »	140.000 »	140.000 »	140.000 »
Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc.....	1.012.037 02	1.022.444 05	1.040.548 55	1.040.714 43	1.051.742 71
Dépenses de l'Etat à la charge de la commune.....	18.935 05	18.681 10	19.299 35	18.573 65	19.371 19
Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc.....	2.092.924 82	2.169.021 25	2.143.115 69	2.195.470 58	2.177.995 73
Sapeurs-Pompiers.....	137.931 40	128.220 86	126.588 20	129.063 82	140.360 62
Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc.....	872.243 07	820.953 63	817.631 95	867.070 19	902.027 05
Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales.....	544.538 43	650.170 68	710.396 03	881.737 82	863.686 38
Cultes et subventions spéciales.....	99.273 04	105.277 51	111.297 48	118.258 25	117.215 72
Fêtes publiques, dépenses imprévues.	74.114 98	68.275 65	75.482 93	54.487 57	70.278 64
Total des dépenses ordinaires...	5.865.482 24	5.937.381 25	6.087.994 64	6.424.539 55	6.598.843 16

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES ORDINAIRES	1870	1871	1872	1873	1874
Frais d'administration, dépenses de la Mairie.....	457.393 46	373.956 85	306.482 69	278.677 07	320.203 42
Police, salubrité, sûreté.....	574.325 12	632.951 93	651.686 12	685.693 98	731.655 91
Frais de casernement.....	17.243 54	27.703 65	30.000 »	30.000 »	29.999 99
Remplacement de la contribution, etc.	140.000 »	140.000 »	120.000 (1)	214.501 30	203.824 06
Frais d'exploitation, octroi, abattoir, pesage, emplacements, etc.....	1.028.225 04	919.505 58	998.882 16	1.064.553 72	1.095.028 94
Dépenses de l'Etat à la charge de la commune.....	19.503 88	17.154 80	17.010 03	22.812 24	28.140 62
Entretien des biens communaux, voirie, nettoiement des rues, etc.....	1.993.330 56	2.033.698 46	2.277.241 87	2.377.737 82	2.476.904 66
Sapeurs-Pompiers.....	138.485 87	190.097 77	125.055 54	124.123 75	129.091 07
Subventions diverses : hospices, aliénés, bureau de bienfaisance, caisse des retraites, etc.....	881.157 47	885.002 40	928.517 25	923.198 02	1.085.770 06
Instruction publique, beaux-arts et subventions spéciales.....	835.614 82	748.938 19	724.846 83	765.315 19	885.293 24
Cultes et subventions spéciales.....	117.650 16	88.926 78	50.608 29	56.733 31	61.361 25
Fêtes publiques, dépenses imprévues.	51.852 53	28.205 51	9.665 60	14.421 57	23.870 45
Total des dépenses ordinaires...	6.254.782 45	6.086.141 92	6.239.996 38	6.557.767 47	7.071.143 67

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES	1855	1856	1857	1858	1859
Dettes et charges communales de l'année.....	1.270.629 83	1.437.043 14	1.898.034 »	1.379.998 65	1.898.102 75
Capitaux remboursés.....	1.998.300 »	2.357.035 97	3.216.645 42	1.527.162 01	1.934.118 62
Dépenses de la Mairie.....	15.978 80	20.394 24	10.740 »	8.640 »	8.749 55
Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité.....	4.548 81	10.234 08	» »	11.485 »	4.453 25
Canal.....	604.843 15	636.651 73	528.182 93	555.340 83	902.921 93
Travaux extraordinaires.....	319.357 98	440.058 05	5.462.977 57	6.213.499 33	5.491.057 52
Casernement et sapeurs-pompiers...	53.291 79	5.000 »	» »	» »	3.282 »
Secours extraordinaires.....	82.077 50	61.900 »	61.300 »	65.400 »	86.340 »
Instruction publique et beaux-arts...	33.368 05	4.190 80	3.369 90	8.002 65	7.536 99
Cultes.....	6.450 »	6.650 »	6.500 »	6.725 »	10.000 »
Arrière.....	2.948 40	598 65	2.499 99	512 58	260 04
Total des dépenses extraordinaires...	4.385.793 83	4.079.756 66	10.685.249 81	9.776.766 05	9.841.123 68

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES	1860	1861	1862	1863	1864
Dettes et charges communales de l'année.....	1.804.096 73	2.257.977 84	2.117.494 66	3.060.302 29	4.513.346 91
Capitaux remboursés.....	1.969.696 22	2.108.094 51	2.450.000 12	13.212.437 34	10.130.234 14
Dépenses de la Mairie.....	18.051 44	80.646 38	16.625 »	21.951 »	46.800 88
Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité.....	5.893 »	7.737 53	1.416 60	3.125 10	4.073 51
Canal.....	736.608 55	728.575 56	715.011 59	659.555 77	395.435 28
Travaux extraordinaires.....	11.475.697 91	3.527.954 88	25.295.896 01	2.594.834 02	1.733.785 70
Casernement et sapeurs-pompiers...	» »	1.625.000 »	1.619.950 »	9.499 97	5.000 »
Secours extraordinaires.....	78.200 »	73.500 »	77.440 »	78.000 »	79.904 »
Instruction publique et beaux-arts...	36.290 10	13.689 90	21.709 92	18.356 30	26.558 50
Cultes.....	11.980 »	13.845 »	13.370 »	14.229 »	19.670 »
Arrière.....	763 96	53.308 36	488 »	8.873 01	10.865 »
Total des dépenses extraordinaires...	16.132.277 94	10.490.329 98	32.329.401 90	20.481.163 80	16.964.673 92

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES	1865	1866	1867	1868	1869
Dettes et charges communales de l'année.....	4.679.852 06	4.947.779 12	4.809.318 56	5.147.770 27	5.069.117 99
Capitaux remboursés.....	4.713.427 27	3.568.766 53	3.752.464 99	2.529.680 47	2.254.962 69
Dépenses de la Mairie.....	44.321 25	71.367 98	49.500 82	37.500 60	45.244 16
Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité.....	» »	» »	» »	» »	» »
Canal.....	338.424 18	390.498 23	257.085 94	497.163 52	120.887 22
Travaux extraordinaires.....	1.511.733 15	1.113.208 51	5.725.131 91	1.027.576 37	714.961 41
Casernement et sapeurs-pompiers...	4.498 63	» »	» »	708 »	1.992 90
Secours extraordinaires.....	83.944 »	84.759 »	88.539 »	99.629 »	92.759 »
Instruction publique et beaux-arts...	81.996 75	83.521 »	90.010 74	30.450 85	47.822 02
Cultes.....	12.000 »	15.200 »	27.800 »	23.700 »	29.800 »
Arrière.....	2.103 49	» »	131 94	» »	» »
Total des dépenses extraordinaires...	11.422.300 78	10.224.095 39	14.799.933 90	9.894.179 08	8.378.047 89

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES	1870	1871	1872	1873	1874
Dettes et charges communales de l'année.....	4.905.976 64	5.448.631 09	5.630.080 80	6.098.832 49	6.542.425 32
Capitaux remboursés.....	442.895 80	466.692 16	265.402 37	181.155 60	147.920 62
Dépenses de la Mairie.....	49.436 60	61.165 20	101.195 10	40.533 66	» »
Frais extraordinaires. Exploitation et salubrité.....	» »	» »	» »	» »	» »
Canal.....	187.621 76	175.731 84	» »	» »	» »
Travaux extraordinaires.....	250.756 54	249.828 26	322.143 95	38.243 22	186.787 36
Casernement et sapeurs-pompiers....	» »	417 75	» »	» »	» »
Secours extraordinaires.....	94.259 »	8.749 »	8.753 53	» »	» »
Instruction publique et beaux-arts...	20.494 03	3.250 »	3.663 33	110.953 50	260.852 44
Cultes.....	45.070 »	29.670 »	» »	» »	» »
Arriéré.....	192 50	43.021 70	85.707 35	» »	» »
Total des dépenses extraordinaires...	5.996.702 87	6.487.157 »	6.416.896 43	6.469.737 47	7.137.435 64

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES	1855	1856	1857	1858	1859
Reports. Restes à payer.....	30.921 10	109.899 18	93.428 84	142.266 22	89.596 51
Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses.....	1.527.360 58	1.953.925 51	652.143 99	772.747 40	2.605.075 85
Total des dépenses supplémentaires..	1.558.281 68	2.063.824 69	745.572 83	915.013 62	2.694.672 36

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES	1860	1861	1862	1863	1864
Reports. Restes à payer.....	139.796 87	4.092.046 97	3.647.140 14	5.755.403 63	189.645 84
Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses.....	3.175.372 25	1.978.973 61	6.456.231 62	2.367.892 17	2.867.869 20
Total des dépenses supplémentaires..	3.315.168 62	6.071.020 58	10.103.371 76	8.123.295 80	3.057.015 04

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES	1865	1866	1867	1868	1869
Reports. Restes à payer.....	2.491.543 12	1.351.553 77	367.148 27	1.022.544 12	629.157 89
Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses.....	1.076.072 49	809.294 23	1.007.031 86	438.662 21	624.834 05
Total des dépenses supplémentaires..	3.567.615 61	2.660.848 »	1.374.180 13	1.461.206 33	1.253.991 94

## BUDGETS DE LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

DÉPENSES SUPPLÉMENTAIRES	1870	1871	1872	1873	1874
Reports. Restes à payer.....	1.362.674 88	1.091.737 88	652.761 36	494.069 09	1.107.708 89
Nouveaux crédits. Travaux publics et dépenses diverses.....	5.670.880 50	1.218.692 74	121.809 07	612.359 14	26.491 44
Total des dépenses supplémentaires..	7.033.555 38	2.310.430 62	774.570 43	1.106.428 23	1.134.200 33

## RÉCAPITULATION

	1855	1856	1857	1858	1859
Dépenses ordinaires.....	3.794.575 65	4.051.000 34	4.318.243 95	4.281.160 46	4.744.944 76
Dépenses extraordinaires.....	4.385.793 83	4.979.756 66	10.685.249 81	9.776.766 05	9.841.123 68
Dépenses supplémentaires.....	1.558.281 68	2.063.824 69	745.572 83	915.013 62	2.694.072 36
Total des dépenses.....	9.738.651 16	11.094.581 69	15.749.066 59	14.972.940 13	17.280.739 80

## RÉCAPITULATION (suite)

	1860	1861	1862	1863	1864
Dépenses ordinaires.....	4.857.819 50	5.549.168 77	5.916.812 77	5.634.611 57	5.788.850 69
Dépenses extraordinaires.....	16.132.277 94	10.490.329 98	32.329.401 90	20.481.163 80	16.964.673 92
Dépenses supplémentaires.....	3.315.168 62	6.071.020 58	10.103.371 76	8.123.295 80	3.057.015 04
Total des dépenses.....	24.305.266 06	22.110.519 33	48.349.586 43	34.259.071 17	25.810.539 65

## RÉCAPITULATION (suite)

	1865	1866	1867	1868	1869
Dépenses ordinaires.....	5.865.482 24	5.937.381 25	6.087.994 64	6.424.539 55	6.598.845 16
Dépenses extraordinaires.....	11.422.300 78	10.224.095 39	14.799.933 90	9.394.179 08	8.378.047 39
Dépenses supplémentaires.....	3.567.615 61	2.660.848 2	1.374.180 13	1.461.206 33	1.253.991 94
Total des dépenses.....	20.855.398 63	18.822.324 64	22.262.108 67	17.279.924 96	16.230.884 49

## RÉCAPITULATION (suite)

	1870	1871	1872	1873	1874
Dépenses ordinaires .....	6.954.782 45	6.086.141 92	6.239.996 88	6.557.767 47	7.071.143 67
Dépenses extraordinaires.....	5.996.702 87	6.487.157 2	6.416.896 43	6.469.787 47	7.187.435 64
Dépenses supplémentaires.....	7.033.555 88	2.310.430 62	774.570 43	1.106.428 23	1.134.200 83
Total des dépenses.....	19.985.040 70	14.883.729 54	13.431.464 34	14.133.983 17	15.392.779 64

## CANAL DE MARSEILLE

## RECETTES

Produit des eaux.....	17.381.523 86
Taxe additionnelle sur les farines.....	31.594.296 52
Cinq centimes additionnels au principal des quatre contributions.....	5.482.009 06
Décime d'Octroi.....	1.358.511 24
Emprunts et remaniements.....	56.976.878 51
Contributions aux frais d'établissement de rigoles.....	1.968.748 32
Avances des propriétaires pour les mêmes travaux.....	379.471 88
Contributions aux frais d'établissement des conduites en ville.....	2.203.894 97
Réintégration des consignations versées pour occupation de terrain.....	54.918 73
Vente de matériel hors de service.....	405.926 15
Vente de parcelles de terrain acquises pour le Canal.....	20.928 67
Recettes diverses, bénéfice sur les emprunts.....	562.551 25

Total des recettes..... 118.289.659 16

## DÉPENSES

Travaux de toute nature, indemnité pour cessions de terrain.....	45.039.178 22
Entretien et frais de personnel.....	7.570.688 87
Remboursements d'emprunts.....	42.134.630 19
Intérêts des sommes empruntées.....	34.590.625 96
Remboursement d'avances.....	314.710 81
Remboursement de contributions pour concessions annulées (territoire)...	11.840 50
Remboursement de contributions pour concessions annulées (ville).....	1.445 2
Remboursement des redevances indûment perçues.....	21.013 18

Total des dépenses..... 129.684.132 78

Excédant de dépenses couvert par les fonds généraux..... 11.394.473 57

## GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874

NATURE DES TRAVAUX	DATES	DÉPENSE TOTALE	CONCOURS DE LA VILLE	OBSERVATIONS
<p><b>Ancien Lazaret</b></p> <p>L'ancien Lazaret de Marseille, transporté actuellement au Frioul, était situé sur une montagne très-élevée, bordant le rivage de la mer, et atteignant sur certains points jusqu'à 30 mètres de hauteur. Il occupait une superficie de 350.000 mètres carrés. La montagne entière a été déblayée, et les terres provenant de cet immense déblai, (1.800.000 mètres cubes), ont été employées à former de grands atterrissements à la suite de l'emplacement déblayé. L'ensemble des conquêtes ainsi réalisées par ce double mouvement de terre, présente une superficie de 800.000 mètres, occupée de la manière suivante :</p> <p>Quais des nouveaux ports de la Joliette et d'Arenc..... 140.000 mètres. Places et voies municipales..... 230.000 id. Constructions diverses..... 460.000 id.</p> <p><b>Total égal..... 800.000 mètres.</b></p> <p>Ce vaste emplacement a la forme d'un quadrilatère irrégulier ayant pour côtés : le boulevard des Dames, au sud ; les quais des nouveaux ports et des Docks, à l'ouest ; la jetée dite de l'Attaque, au nord, et la route nationale, à l'est.</p> <p>Les voies publiques ouvertes sur ces terrains sont très-spacieuses. La plus petite rue a 15 mètres de largeur ; d'autres ont été portées à 18 et 20 mètres. On a donné 25 mètres à la voie principale, établie dans le prolongement du bel alignement de la rue d'Aix, de la rue de Rome et du Prado, dont le développement n'a pas moins de 7 kilomètres de longueur.</p>	1855—1861	33.938.476 09	5.571.733 06	<p>La différence entre ces deux sommes, 18.356.743 fr. 13 c., a été payée :</p> <p>Par l'Etat..... 3.000.000 » Par la vente des terrains.. 15.356.743 13</p> <p><b>Total égal..... 18.356.743 13</b></p> <p>Sur les 5.571.733 fr. 06 c. avancés par la Ville, l'Etat a consenti à rembourser 3.500.000 fr. Le concours net de la Ville n'est donc que de 3.071.733 fr. 06 c.</p>
<p><b>Rue de la République</b></p> <p>Une grande partie de l'ancienne ville était bâtie sur un mamelon de 36 mètres de hauteur, situé entre la</p> <p><i>A reporter.....</i></p>	1860—1868	40.594.681 »	16.136.066 »	<p>Cette somme est indiquée dans le rapport de M. Dufaure, sur la situation financière de la Ville, publiée en 1866, page 22.</p> <p>Le surplus de la dépense a été couvert par la vente des terrains disponibles et par une subvention de l'Etat.</p>
		64.533.157 09	21.707.798 06	

## GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

NATURE DES TRAVAUX	DATES	DÉPENSE TOTALE	CONCOURS DE LA VILLE	OBSERVATIONS
<p><i>Report.....</i></p> <p>Cannibère, le quai des Augustins et les nouveaux ports. Le 9 novembre 1860, M. Lagarde, Maire de Marseille, soumit à l'Empereur, qui n'hésita pas à l'approuver, un projet tendant à niveler ce mamelon et à établir, sur son emplacement, une seule voie de 35 mètres de largeur, se dirigeant du quai des Augustins à la Joliette.</p> <p>Pour l'exécution de ce projet, la Ville a dû démolir 935 maisons. 38 rues ont complètement disparu et 23 ont été plus ou moins atteintes.</p> <p>La dépense totale de cette importante opération s'est élevée à 40.594.681 fr., répartie ainsi qu'il suit :</p> <p>Montant de l'expropriation..... 33.871.531 fr. Travaux de mise en état..... 6.000.000 id. Indemnité pour la Manutention militaire, située rue Sainte-Claire..... 557.000 id. Secours aux locataires indigents..... 260.000 id. Honoraires des avocats, avoués et notaires..... 127.000 id. Frais d'études du projet..... 68.260 id. Indemnités diverses..... 70.890 id.</p> <p>Total..... 40.594.681 fr.</p> <p>La construction de cette grande voie en ligne droite raccourcit la distance de la Cannibère à la Joliette de 916 mètres. La rue de la République n'a, en effet, que 1.034 mètres de longueur et le parcours par les quais de l'Hôtel-de-Ville, de Saint-Jean et de la Joliette, s'étendait sur une longueur de 1.970 mètres.</p> <p>Rue Noailles</p> <p>Depuis l'ouverture du chemin de fer de Marseille à Avignon et à Paris, le charroi incessant des marchandises transportées du port à la gare, ne pouvait plus s'effectuer sans danger par la rue Noailles, déjà encombrée par le</p>	1860—1869	19.800.000	6.343.443	La vente des hors-lignes et une subvention de l'Etat ont comblé la différence entre la somme dépensée par la Ville et le total de l'opération.
<i>A reporter.....</i>		77.833.157 09	28.080.344 06	

## GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

NATURE DES TRAVAUX	DATES	DÉPENSE TOTALE	CONCOURS DE LA VILLE	OBSERVATIONS
<p><i>Report.....</i></p> <p>mouvement très-actif des piétons et des voitures ; l'Administration municipale résolut de porter la largeur de cette rue de 8 à 30 mètres.</p> <p>Cette entreprise, discutée pendant cinq ans dans le sein du Conseil municipal, fut enfin commencée en 1866. Les travaux de démolition et de reconstruction furent conduits avec vigueur et en moins de deux ans, la belle voie qui relie si heureusement la Cannebière aux Allées, était ouverte à la circulation.</p>		77.323.157 09	28.050.244 06	
<p><b>Cours Lieutaud</b></p> <p>Le cours Lieutaud, construit depuis quelque temps déjà avait 20 mètres de largeur depuis le boulevard Baille jusqu'au boulevard de Rome ; mais il ne communiquait avec ce dernier boulevard qu'au moyen d'une petite rue de 5 mètres, désignée sous le nom de rue <i>Joli-Bourg</i>. Diverses maisons et une chapelle faisaient obstacle à l'ouverture complète de la voie ; les maisons et la chapelle ont été acquises par la Ville, et le cours Lieutaud, prolongé d'un côté jusqu'au boulevard de Rome et de l'autre jusqu'à la rue Noailles, facilite de la manière la plus heureuse les communications dans cette partie de la Ville.</p>	1860—1866	6.644.638 »	6.644.638 »	Examen du Rapport de M. Dufaur, par M. Bernex, 1866, page 43.
<p><b>Boulevard Baille</b></p> <p>Des spéculateurs avaient ouvert un magnifique boulevard ayant 30 mètres de largeur, entre le ruisseau de Jarret et la rue de Lodi. Leur projet était de prolonger cette voie jusqu'à la place Castellane, et c'est dans ce but qu'ils avaient conservé, comme direction, l'axe de l'obélisque qui décore la place. Mais arrivés à la hauteur de la rue Perrin-Solliers, c'est-à-dire à 225 mètres de la place Castellane, ces entrepreneurs avaient dû s'arrêter par</p>	1860—1866	4.257.333 »	4.257.333 »	Examen du Rapport de M. Dufaur, par M. Bernex, page 43.
<i>A reporter.....</i>		85.197.038 09	35.913.415 06	



## GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

NATURE DES TRAVAUX	DATES	DÉPENSE TOTALE	CONCOURS DE LA VILLE	OBSERVATIONS
<p><i>Report.....</i></p> <p>suite de l'opposition des propriétaires qui n'avaient pas voulu leur céder les terrains nécessaires pour achever leur œuvre. Depuis 45 ans, cette grande voie était sans issue, lorsque la Municipalité obtint, soit de gré à gré, soit par expropriation, la cession de ces terrains, et put ainsi prolonger le boulevard jusqu'à la place Castellane.</p>		85.197.098 09	35.912.415 06	
<p><b>Rue Rouvière</b> (Ancienne rue Saint-Ferréol-le-Vieux)</p> <p>La rue Saint-Ferréol-le-Vieux, établissant les communications les plus directes entre le centre de la rue de Rome, les quartiers de la Plaine et des Allées de Melhan, et donnant accès au marché le plus important de la Ville, n'avait que 4 mètres de largeur. L'Administration municipale, encouragée par le succès des améliorations déjà tentées, entreprit l'élargissement de cette rue et vendit, comme pour la rue Noailles, les hors-lignes, en sorte que les travaux ne lui coûtèrent que 1.500.000 fr. environ, et la rue Saint-Ferréol-le-Vieux, agrandie, reçut le nom du magistrat qui avait pris une part si intelligente et si active à la transformation de la Ville.</p>	1864—1866	1.549.451 24	1.549.451 24	
<p><b>Chemin de la Corniche</b></p> <p>En 1848, l'Administration municipale avait employé les ouvriers des ateliers nationaux à l'ouverture d'un chemin destiné à relier l'extrémité du Prado au village d'Endoume, en côtoyant la mer. En 1860, cette belle et pittoresque promenade a été prolongée : d'une part, jusqu'à l'extrémité de la Corderie, qui débouche dans la rue Grignan et sur le cours Bonaparte, et d'autre part, jusqu'au chemin de Montredon, en deçà du parc Bordy.</p>	1860—1866	3.669.585 17	3.669.585 17	<p>Cette dépense se divise ainsi :</p> <p>1<sup>o</sup> Jonction du cours Bonaparte et du boulevard de la Corderie..... 1.479.936 17</p> <p>2<sup>o</sup> Chemin de la Corniche... 2.189.649 »</p> <p>Total..... 3.669.585 17</p>
<i>A reporter.....</i>		90.414.064 50	41.141.151 47	

## GRANDS TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA VILLE DE MARSEILLE DE 1855 A 1874 (suite)

NATURE DES TRAVAUX	DATES	DÉPENSE TOTALE	CONCOURS DE LA VILLE	OBSERVATIONS
<i>Report.....</i>		90.414.064 50	41.141.151 47	
Prolongement de la rue Estelle.....		355.287 »	955.287 »	
Colline Bonaparte.....		151.635 »	151.635 »	
Boulevard de l'Observatoire.....		332.957 »	332.957 »	
—				
<b>Monuments</b>				
—				
Palais de la Bourse.....		8.143.192 »	2.266.180 »	
Hôtel de la Préfecture.....		9.000.000 »	2.800.000 »	
Abords de l'hôtel de la Préfecture.....		2.428.954 »	4.745.419 »	
Cathédrale.....		40.080.499 »	5.000.000 »	
Château Borély.....		3.131.432 »	3.131.432 »	
Palais de Longchamp.....		6.187.509 »	6.187.509 »	
Palais de Justice.....		1.772.000 »	»	
Abords du Palais.....		757.024 »	757.024 »	
Bibliothèque et Ecole des Beaux-Arts.....		1.597.431 »	1.597.431 »	
Eglise de Saint-Vincent-de-Paul.....		1.432.000 »	792.000 »	
Eglise de Saint-Michel.....		688.341 »	688.341 »	
Chapelle de Notre-Dame-de-la-Garde.....		2.000.000 »	25.740 »	
etc.....				
Faculté des Sciences. (Monument, matériel, instruments, etc.).....		366.968 »	366.968 »	
Observatoire d'astronomie.....		160.000 »	160.000 »	
Ecoles communales, salles d'asile.....		1.853.218 »	1.853.218 »	
<b>Totaux.....</b>		<b>140.232.491 50</b>	<b>68.172.372 47</b>	La vente des terrains provenant des hors-lignes a produit : 638.535 fr. et a réduit la dépense à 1.745.419 fr.

# MONOGRAPHIES

DES

## PRINCIPALES BRANCHES DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

### DE MARSEILLE

---

#### CÉRÉALES

Le commerce des céréales a été soumis à bien des régimes. Le dernier, connu sous le nom d'*Echelle mobile*, ancien en Angleterre, où il remonte au règne d'Élisabeth, a été essayé en France en 1806, puis remanié par les lois du 16 juillet 1819, du 4 juillet 1821, du 20 octobre 1830 et du 15 avril 1832. Après avoir bien constaté, au prix de souffrances sans cesse renaissantes, son impuissance à conjurer les disettes qui, même dans les pays les mieux favorisés, reviennent avec une fatale périodicité, on s'est décidé, à la suite de l'enquête de 1859, à abandonner cette aberration funeste et à demander à la liberté la sécurité que la réglementation et la protection n'avaient pu donner à aucune époque.

Cette loi de 1832, dont nous croyons devoir rappeler ici les dispositions générales, divisait la France en quatre zones. Dans cette division, ayant pour base le prix de revient *présumé* des céréales, les départements méditerranéens appartenaient à la première zone, et c'est d'après les différences de ce même prix de revient *présumé*, résultant du climat et des aptitudes du sol, qu'étaient établis des droits en rapport avec les différentes classes.

Les droits étaient de deux natures : les uns devant protéger la production nationale ; les autres, la consommation intérieure. Ils s'établissaient au moyen de marchés régulateurs, au nombre de 28 pour toute la zone frontière. A la fin de chaque mois, le Ministre de l'Agriculture constatait les prix officiels et, prenant pour base le cours moyen des trois derniers marchés, il en formait une moyenne générale par classe lorsqu'elle était unique, et par section, lorsqu'une classe se subdivisait elle-même.

Ces cours servaient à régler les droits d'importation et d'exportation.

Le point de départ était le moment où les arrivages n'avaient à payer qu'un simple droit de balance ; on supposait alors, d'un côté, que le prix de vente à l'intérieur

couvrait et au-delà les frais de production; et, de l'autre, que le blé était assez cher pour faire craindre une disette. Lorsque l'hectolitre de froment coûtait 28 fr. dans la première classe, 26 fr. dans la seconde, 24 fr. dans la troisième, 22 fr. dans la quatrième classe, l'importation était permise par toute espèce de navires au simple droit de 25 c. Cette tolérance subsistait tout le temps que les prix se maintenaient à ce niveau ou qu'ils s'élevaient au-dessus. S'ils venaient à baisser de 1 fr. par chaque classe, l'importation par navire français était encore permise au droit de 25 c.; mais, par navires étrangers, chaque hectolitre acquittait 1 fr. 50 c. Lorsque le blé tombait à 23 fr. dans la première classe, à 21 fr. dans la seconde, à 19 fr. dans la troisième, à 17 fr. dans la quatrième classe, chaque franc de baisse élevait les tarifs de 1 fr. 50 c.

Cette rapide analyse démontre suffisamment la complication du mécanisme de l'Echelle mobile à l'importation.

Ce mécanisme était simplifié, lorsqu'il s'agissait de l'exportation : on prenait alors comme extrême limite les prix de 25 fr. dans la première classe, de 23 dans la seconde, de 21 fr. dans la troisième et de 19 fr. dans la quatrième classe. Lorsque le blé se maintenait au-dessous de ces chiffres, les cours étant, supposait-on, à peine rémunérateurs pour la culture, la sortie des grains pouvait avoir lieu moyennant le simple droit de balance. Mais, lorsque les mercuriales s'élevaient au delà, pour empêcher les blés de sortir, on ajoutait, au droit de 25 c. par hectolitre, une surtaxe de 2 fr. par chaque franc de hausse.

Pour les farines, le droit d'importation était à peu près triple de celui des grains; il doublait seulement à l'exportation par chaque quintal métrique.

Les grains inférieurs : seigle, avoine, orge, maïs, sarrasin, se réglaient, à l'entrée et à la sortie, proportionnellement aux droits levés sur les froments.

Telle était, en résumé, l'économie de ce système qui, pendant quarante années, sans protéger le producteur ni le consommateur, sans prévenir l'avilissement des prix, sans nous mettre à l'abri des disettes, apportait au commerce international une entrave dont le port de Marseille avait à souffrir particulièrement, au milieu du malaise général qui en était la conséquence fatale, inévitable.

En présence du déficit de la moisson de 1853, un décret suspendit la loi de 1832 qui fut remise en vigueur six ans après, au mois de juin 1859, bien que la période d'expérience qui était tentée, malgré la bonne récolte de 1857, ne dut expirer que le 30 septembre. Mais, au moment de la guerre d'Italie, le gouvernement jugeait inopportunes les discussions qu'allait soulever la réforme d'un régime depuis longtemps condamné.

En effet, les vices de l'Echelle mobile frappaient à ce point les moins clairvoyants, elle était en opposition si formelle avec le sentiment public, que les considérants du décret du 7 mai qui la rétablissait, déclarèrent que ce n'était *qu'à titre provisoire*.

Très provisoire, il est vrai, car les circonstances rendirent nécessaire, dès l'année suivante, une nouvelle suspension des droits variables à l'importation. Le péril était grand; chaque jour de retard l'aggravait encore. Le commerce anglais faisait des achats considérables, tandis que celui de Marseille était hésitant; il ne faut point s'en étonner: le prix régulateur de la fin de juillet 1860 étant, dans la première classe, de 20 fr. 68 c., le droit était alors, sur notre place, de 7 fr. 75 c.

Enfin, le Conseil d'État, saisi de la question, ouvrit une enquête dont le résultat fut la présentation d'un projet de loi au Corps Législatif, portant suppression de l'Échelle mobile.

L'Angleterre nous avait, depuis longtemps, précédés dans cette voie; la seule à suivre, d'ailleurs, après les réformes douanières qui modifiaient si profondément le système économique de la France. Dès 1839, le rappel de la loi sur les grains était poursuivi, chez nos voisins, avec acharnement par Richard Cobden qui constituait à Manchester l'*Anti-con-law-league*; et après cinq années de luttes ardentes et d'*agitation* nationale, Robert Peel faisait abroger par la Chambre des Communes l'antique législation des céréales, ouvrant aux ports anglais les cargaisons de Tagan-rock, d'Odessa, de Constantinople, d'Alexandrie, de Danzig, de Mémel, de Riga, de New-York, de Philadelphie, de Boston et de Chicago; ce qui permettait à notre pays, en 1856 et 1857, de recourir aux entrepôts britanniques pour combler le déficit de deux mauvaises récoltes.

Les adversaires, — en très-petit nombre, — du régime de liberté qui allait être inauguré chez nous, objectaient que cette réforme, en apportant sur nos marchés, en masses considérables, les blés de la Russie méridionale et des États-Unis, ruinerait notre culture des céréales et nous mettrait à la merci de l'étranger pour notre approvisionnement. Ils oubliaient, sans doute, combien de fois, sous tous les régimes, — prohibitifs ou seulement restrictifs, — en vertu desquels, au sujet de l'alimentation publique, l'autorité prétendait jouer un rôle providentiel, on a dû avoir recours, au dernier moment à la production des contrées plus fécondes ou dégagées des entraves fiscales que ne nous a jamais ménagées une sollicitude maladroite. Ainsi, sans remonter au delà, sous le régime de l'Échelle mobile, de 1816 à 1855, l'excédant des importations sur les exportations, a été en moyenne, par année :

De 1816 à 1825 de . . . . .	552,707 hectolitres.
De 1826 à 1835 de . . . . .	829,936 id.
De 1836 à 1845 de . . . . .	440,642 id.
De 1846 à 1855 de . . . . .	1,373,333 id.

soit une moyenne générale annuelle de 799,160 hectolitres.

Nous préciserons en disant qu'en 1847 seulement, la France avait tiré de l'Étranger 15 millions d'hectolitres, et de 1854 à 1857, plus de 25 millions.

Cependant, on croyait avoir tout prévu par cette législation et prévenu toute occasion de recourir à ces mesures de circonstance qui, alors même qu'elles peuvent être devenues nécessaires, « sont toujours fâcheuses en matière de subsistance, parce qu'elles sèment l'alarme (1). »

L'expérience a démontré trop souvent que tout n'avait pas été prévu par les créateurs de la loi du 15 avril 1832, lesquels, il faut le reconnaître, ne s'étaient fait aucune illusion sur la valeur de leur œuvre; car, cette même loi, faite pour un an et prorogée en 1833, n'était pas encore considérée comme définitive.

Les protectionnistes redoutaient aussi une baisse considérable du prix des blés, provenant de la concurrence qui nous serait faite par les pays producteurs, ignorant que la Belgique, la Hollande, la Suisse, d'une manière permanente, et incidemment l'Italie, l'Espagne et le Portugal achètent à ces pays des quantités importantes pour combler le déficit de leurs récoltes, et que ce mouvement général qu'on peut évaluer à plus de 40 millions d'hectolitres, a, par une loi naturelle, nivelé le prix des blés étrangers avec le prix des pays consommateurs, déduction faite des frais de transport et des bénéfices du commerce.

Nous n'insisterons pas davantage. D'ailleurs, au moment même où ces objections se produisaient, les faits se chargeaient de les combattre victorieusement. En effet, pendant toute l'année 1859, les mercuriales de la Mer Noire et des provinces danubiennes avaient été beaucoup plus fortes que les mercuriales de notre pays. Au mois de Mars, le blé valait, à Odessa, de 13 à 17 fr. l'hectolitre; à Galatz, de 12 à 15 fr.; à Alexandrie d'Égypte, de 11 à 12 fr.; à Dantzig, sur la Baltique, de 12 à 17 fr.; à New-York, aux États-Unis, de 19 à 25 fr.; à la même époque, d'après le tableau régulateur, le froment valait, en France, un peu plus de 15 fr. l'hectolitre. Les deux extrêmes étaient Marseille et Verdun; à Marseille, le blé se cotait 19 fr. 33 c. l'hectolitre, un peu plus cher qu'à Dantzig, mais beaucoup moins cher qu'à New-York.

« La liberté du commerce des grains, liberté sans restrictions et sans limites, « n'est pas seulement le meilleur préservatif contre la famine, mais c'est aussi le « plus sûr moyen d'en atténuer les souffrances, quand elle a frappé la population. » Cet axiome économique formulé par Adam Smith, a été enfin reconnu par la loi du 15 juin 1861, que la Chambre de Commerce de Marseille a appelé, avec raison, une loi prévoyante (2).

Au moment de la suppression de l'Échelle mobile, un déficit considérable, sans

---

(1) Rapport présenté, au mois d'avril 1859, aux sections réunies des Finances et du Commerce, au Conseil d'État.

(2) Rapport du 20 mai 1862, au Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

précédent dans nos annales commerciales, se produisait dans la récolte de la France. Mais, ce déficit que les statistiques portaient à 15 millions d'hectolitres, se trouvait immédiatement comblé. Dès le mois de juillet 1861, les opérations d'achat avaient commencé et, au mois de décembre suivant (1), près de 6 millions d'hectolitres de blé dont une partie fournie par de nouveaux producteurs (le Palatinat, la Hongrie et plusieurs provinces Allemandes), et détournée des marchés anglais toujours affamés, étaient entrés dans le port de Marseille.

Cette importation extraordinaire, à laquelle on était loin de s'attendre, fut arrêtée en partie par la baisse sensible qu'elle produisit; mais, le danger était conjuré, moindre en 1862, il le fut encore dans des conditions aussi favorables.

Cependant, pour les partisans de l'Echelle mobile, la démonstration des avantages, aux jours d'abondance, du système libéral proclamé par la loi du 15 Juillet 1861, n'avait pas encore été faite. L'année 1863 a posé et résolu affirmativement la question sous ce nouveau point de vue. Malgré une production territoriale dépassant largement les besoins de la consommation, — car les statistiques l'ont portée au chiffre énorme de 115 millions d'hectolitres, — le port de Marseille n'en a pas moins reçu trois millions huit cent mille hectolitres de tous grains.

Il faudrait se reporter aux années les plus mauvaises, pour constater une importation pareille, qui aurait été déposée, si l'Italie, pour combler son déficit, n'avait été chercher en Orient les chargements qui nous étaient destinés. Et, comme si l'excellence de la nouvelle législation avait besoin d'être une fois de plus consacrée en 1864, alors que les réserves de l'année précédente n'étaient point encore taries, malgré une production inespérée, Marseille recevait encore trois millions deux cent mille hectolitres de céréales.

L'agriculture nationale n'avait point souffert de cette concurrence étrangère, ses produits trouvant un facile débouché dans les contrées qui leur étaient librement ouvertes.

Quoiqu'il en soit, lorsqu'en 1865, la récolte indigène dépassant dans son ensemble, le niveau de la consommation, augmenta encore les réserves non complètement épuisées des deux fécondes années précédentes et fit fléchir le prix des blés, les adversaires de la liberté commerciale, oubliant que, sous le régime des zones et de l'Echelle mobile, de 1825 à 1826, de 1833 à 1834, de 1849 à 1850, ce prix avait atteint un plus grand avilissement, firent entendre de nouvelles doléances et réclamèrent à grands cris d'être replacés sous le joug dont seuls, paraît-il, ils ne comprenaient pas tout le poids.

---

(1) La Mer Noire n'étant navigable que pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre, octobre et novembre, les arrivages à Marseille commencent en juin et finissent en janvier.

Marseille, où le commerce des grains prenait déjà un accroissement considérable, grâce aux arrivages des blés exotiques, et qui se trouve placée dans une situation meilleure que Gênes et Livourne, soit comme lieu d'Entrepôt, soit comme marché de consommation, devait s'émouvoir de ses plaintes. Aussi, la Chambre de Commerce protesta-t-elle avec énergie auprès du Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des travaux publics, contre des appréciations inexactes qui portaient une atteinte très grave, non seulement aux intérêts du premier port de la Méditerranée dont elle est la gardienne vigilante, mais encore à de grands intérêts généraux.

Une enquête eut lieu en 1866. Cette enquête démontra, conformément à l'opinion émise par la Chambre de Commerce de Marseille, que le nouveau régime ne devait pas être rendu responsable des souffrances de l'agriculture, et que l'avilissement du prix, dont se plaignaient les producteurs de grains, avait sa raison d'être dans la surabondance des récoltes plutôt que dans nos importations. En conséquence, il ne fut apporté aucune modification à la loi du 15 juin 1861.

En 1869, la même question fut de nouveau soulevée, et la Chambre de Commerce soumit au gouvernement les observations suivantes :

« La France a été, en trois ans (1867-1868-1869) tributaire de l'étranger de plus de 20 millions d'hectolitres de blés, soit en moyenne 7 millions d'hectolitres par an, sur lesquels 86 0/0 de la totalité, ont été introduits par le port de Marseille.

« Quelle que soit l'importance de ces quantités (1) il faudra bien, cependant, les considérer comme insignifiantes, si on les compare à celles qui sont nécessaires pour la consommation annuelle du blé en France, consommation qui est d'environ 95 millions d'hectolitres. »

Il résulte de ces faits :

D'une part, que, dans les temps de pénurie, le pays ne peut guère compter que sur le commerce de Marseille pour remplir les vides de sa production ; de l'autre que, dans les années où, avec ses propres ressources, il pourra, dans l'ensemble, subvenir à ses besoins, les importations de notre port seront tellement réduites que l'agriculture indigène n'en pourra prendre ombrage.

Cependant, la loi de 1861 était sérieusement menacée, du moins dans celles de ses dispositions qui avaient pour objet l'admission temporaire des grains étrangers, en franchise de droit, pour être réexportés en farines par tous les ports et frontières de la France.

(1)	1867.....	8,581,800 hectolitres.
	1868.....	10,486,200 id.
	1869..	1,280,100 id.
		<u>20,348,100 hectolitres.</u>



Les adversaires de cette loi demandaient que la farine ne pût être réexportée que par un des ports de la région par laquelle avait eu lieu l'introduction du blé étranger.

« Une pareille exigence, répondait la Chambre de Commerce, avait sa raison « d'être au temps de la protection. L'Échelle mobile et le cortège de restrictions « qui marchait à sa suite, à savoir : la division de la France en zones, la différence « des droits d'entrée d'une zone à l'autre, l'obligation de l'identique, enfin la limi- « tation du périmètre par lequel le produit fabriqué devait aller à l'étranger, toutes « ces mesures formaient un ensemble complet, dont les différentes parties étaient « parfaitement coordonnées entre elles. L'édifice tout entier devait s'écrouler du « moment qu'une seule pierre en serait détachée. C'est ce qui est arrivé en 1861. « L'Échelle mobile, disparaissant, avait emporté tout le reste avec elle.

« Si, ce que nous ne pouvons croire, ajoutait la Chambre de Commerce, on prenait « la fatale résolution de faire, dans la voie de la liberté, un pas en arrière, on serait « nécessairement ramené aux errements d'autrefois, et c'est ainsi qu'avec l'admission « temporaire restreinte, la force même des choses devrait faire également revivre « ces pratiques administratives, qui avaient soulevé de si vives et de si légitimes « réclamations. Or, le commerce des grains et l'industrie de la meunerie, qui n'ont « point oublié, il s'en faut, les tracasseries de toutes sortes auxquelles ils étaient alors « exposés, avaient espéré que le régime de la liberté commerciale ne les condamnerait « pas de nouveau à de pareilles épreuves. »

Les événements de 1870 suspendirent l'examen de cette question; mais, en 1873, le gouvernement en reprit l'étude et crut devoir, par un décret du 18 octobre, modifier l'article 3 du décret du 25 août 1861, relatif à l'admission temporaire des blés étrangers destinés à la mouture.

La Chambre de Commerce s'empessa de protester contre cette décision qui portait un réel préjudice au commerce et à l'industrie de notre ville. La société pour le développement et la défense de commerce et de l'industrie intervint, et soumit au gouvernement les observations les plus fondées, tendant à faire rapporter le décret du 18 octobre. Mais, jusqu'à ce jour, les efforts réunis de ces représentants autorisés du commerce de Marseille n'ont pu aboutir.

Nous donnons ci-après deux tableaux récapitulatifs faisant connaître les quantités de grains importées ou exportées depuis vingt ans.

Il résulte de l'examen de ces tableaux que, pendant la période quinquennale qui a précédé la loi du 15 juin 1861, et en y comprenant même les années 1862 et 1863, il a été importé à Marseille, en moyenne, 4,130,000 hectolitres de grains; et que, pendant la période suivante, soit de 1864 à 1873, cette moyenne s'est élevée à 6,449,000 hectolitres par année.

Quant aux exportations, la première moyenne est de 738,000 hectolitres, et la seconde de 681,000 hectolitres.

QUANTITÉ DES CÉRÉALES, GRAINS, ETC., IMPORTÉS DE TOUS LES PAYS, ALGÉRIE COMPRISE,  
PAR LE PORT DE MARSEILLE

ANNÉES	FROMENT		SEIGLE		MAIS		ORGE		AVOINE		TOTAUX	
	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres
1854	3.452.713	40	110.541	15	159.407	26	323.591	05	82.492	30	8.828.745	16
1855	2.181.019	73	20.040	36	237.168	94	171.425	99	47.468	87	2.657.123	89
1856	5.128.000	91	38.043	94	588.794	44	228.065	»	191.872	54	6.174.776	83
1857	4.237.368	»	230.559	»	795.219	»	345.300	»	325.616	»	5.984.062	»
1858	3.378.769	»	46.008	»	478.294	»	453.836	»	883.829	»	4.940.781	»
1859	1.744.793	»	11.342	»	218.064	»	526.081	»	687.663	»	3.187.893	»
1860	1.389.840	»	7.856	»	152.642	»	38.904	»	50.475	»	1.624.717	»
1861	3.856.824	»	21.024	»	194.111	»	85.599	»	213.184	»	4.370.742	»
1862	4.466.085	53	13.381	82	98.931	94	163.773	33	207.464	71	4.949.637	83
1863	3.429.147	37	185.406	06	79.045	88	19.670	»	12.878	43	3.725.647	69
1864	2.902.580	26	730	30	191.788	89	96.066	67	60.192	16	3.251.358	28
1865	2.294.986	84	5.103	03	168.823	61	95.816	67	531.111	76	3.195.841	91
1866	8.043.206	58	4.753	03	97.212	50	82.685	»	683.486	27	3.911.343	38
1867	7.411.798	68	5.819	70	62.654	17	217.205	»	620.950	98	8.818.428	53
1868	10.387.851	32	51.771	21	154.391	67	291.541	67	912.232	94	11.797.808	81
1869	4.696.596	05	1.518	18	219.886	11	142.115	»	341.472	55	5.401.587	89
1870	5.227.618	42	3.871	21	678.227	78	542.591	67	1.349.062	75	7.800.971	88
1871	7.475.022	87	4.645	45	62.658	38	169.236	67	1.279.672	55	8.991.235	87
1872	4.192.406	57	»	»	150.794	44	72.958	33	433.635	29	4.849.794	63
1873	5.340.592	11	1.406	06	500.454	17	208.356	67	926.209	80	6.977.018	81
1874	5.988.669	74	100.089	39	215.570	88	544.921	67	1.058.401	96	7.902.653	59

QUANTITÉ DES CÉRÉALES, GRAINS, ETC., EXPORTÉS DU PORT DE MARSEILLE

ANNÉES	FROMENT		SEIGLE		MAIS		ORGE		AVOINE		TOTAUX	
	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres	hectolitres	litres
1854	693.925	91	32.913	60	140.386	10	40.770	90	1.677	80	909.675	31
1855	219.676	40	3.793	60	137.031	50	33.259	26	3.239	07	396.999	88
1856	620.201	19	14.000	80	87.636	15	109.707	56	96.017	93	927.563	63
1857	1.269.882	»	48.735	»	229.079	»	206.875	»	32.839	»	1.787.410	»
1858	786.512	»	10.747	»	84.500	»	243.875	»	22.713	»	1.148.312	»
1859	260.220	»	6.120	»	126.832	»	393.822	»	134.750	»	921.744	»
1860	189.545	»	7.623	»	28.603	»	37.455	»	28.423	»	291.649	»
1861	220.148	»	5.269	»	62.486	»	12.821	»	5.356	»	306.580	»
1862	428.332	89	12.290	09	13.633	33	54.136	67	4.747	06	513.140	04
1863	113.127	63	15	15	37.838	89	29.153	33	5.818	64	185.452	64
1864	38.031	58	40	91	21.486	11	6.881	67	43.672	55	109.612	82
1865	17.077	63	7	58	8.276	39	4.556	67	782	85	30.700	62
1866	179.930	26	6	06	41.895	83	35.258	33	47.911	76	305.002	24
1867	698.111	84	3.374	24	11.059	72	150.806	67	13.578	43	876.930	90
1868	2.132.773	68	10.746	97	50.556	94	145.763	33	2.562	75	2.342.403	67
1869	618.885	52	6.063	64	84.490	28	62.488	33	538	83	722.456	10
1870	391.839	47	4	55	99.712	50	77.950	»	17.052	94	586.559	46
1871	547.126	32	4.643	94	15.480	56	7.270	»	1.745	10	576.265	92
1872	951.984	21	3	08	23.820	83	7.600	»	123	53	983.531	60
1873	193.448	68	409	09	55.090	28	22.728	33	6.801	96	278.478	34
1874	549.902	68	6.690	91	76.691	67	34.826	67	31.538	38	699.645	21

## SUCRES

## HISTOIRE ET LÉGISLATION (1)

Avant la découverte de l'Amérique, Marseille avait le monopole du commerce du sucre pour la France, comme Venise le possédait pour l'Italie et l'Allemagne.

Lorsque les plantations du Nouveau-Monde et l'art du raffinage eurent changé les conditions d'existence de ce produit, notre ville entra hardiment dans la voie du progrès. C'est elle qui, la première, exporta des sucres raffinés; aujourd'hui encore, seule en France, elle exploite cette branche de commerce.

Pendant longtemps, le sucre fut consommé à l'état brut; lorsque le raffinage devint une industrie, le gouvernement, par un arrêté du 21 janvier 1684, interdit aux Colonies cette fabrication, afin d'en assurer les avantages à la métropole.

Malgré cette protection, l'industrie du raffineur ne prit en France que de faibles développements; et le sucre raffiné resta un article de luxe. Cela provenait de l'imperfection des procédés de fabrication, des mauvais rendements, mais surtout de la concurrence que les sucres terrés faisaient aux raffinés.

L'opération du terrage dans les Colonies, en épurant et en blanchissant les sucres, permit de les consommer dans ce nouvel état; ce n'était plus du brut, ce n'était pas encore du raffiné.

Les sucres terrés absorbèrent la majeure partie de la consommation française jusqu'à la Révolution.

Sous l'ancien régime, Marseille avait eu une large part dans ce commerce; mais les guerres de l'Empire ayant fait cesser toute communication entre notre port et les Colonies, le commerce et le raffinage des sucres furent complètement anéantis jusqu'au rétablissement de la paix.

La Restauration rendit aux denrées de nos Colonies la protection des tarifs. Les raffineries obtinrent ensuite l'établissement de diverses primes en faveur de l'exportation de leurs produits.

La prime d'exportation fixée d'abord à 90 fr. les 100 kilog. fut élevée à 110 fr. par une loi du 7 juin 1820; et enfin portée à 120 fr. le 17 mars 1826.

(1) Nous avons emprunté aux excellentes publications de MM. Juliany, Berteaut et Clapier, les éléments de cette Monographie: (*Essai sur le commerce de Marseille*, 1842. — Tome III. — *Marseille et les intérêts nationaux qui se rattachent à son port*, 1845. Tome II. — *Marseille, son passé, son présent et son avenir*, 1863, page 138.)

Ces primes, combinées avec la surtaxe des sucres étrangers, eurent pour conséquence d'assurer le monopole de l'exportation à nos sucres coloniaux qui avaient déjà celui de la consommation; mais ce système devint très onéreux au trésor, et il fallut y renoncer. Une loi du 26 août 1833, convertit la prime de sortie en un simple Drawback (1).

Sous le régime de la prime l'emploi des sucres étrangers était à peu près impossible, à cause de la surtaxe qui augmentait d'autant le sucre brut à l'acquitté, et parce que, dans le paiement de la prime, il n'était fait aucune distinction entre les raffinés fabriqués avec des sucres français, et ceux provenant de sucres étrangers soumis à la taxe. Mais lorsque le Drawback eut remplacé la prime, tout fut changé; le sucre étranger jouissant de la restitution intégrale des droits payés, la question de surtaxe devint insignifiante, en ce qui concernait l'exportation des raffinés. Aussi, depuis cette époque, les sucres étrangers ont eu le privilège de pourvoir aux besoins de l'exportation, à cause de l'infériorité de leur coût, et les produits de nos Colonies se trouvèrent réduits à l'alimentation de la France.

Mais sur ce terrain le sucre colonial devait rencontrer un ennemi formidable dans la betterave.

La fabrication du sucre de betterave était née, comme on le sait, du blocus continental, qui avait pour ainsi dire, fermé les portes de la France au sucre de canne. Ses progrès très-lents dans le principe, à cause de l'imperfection des procédés de fabrication, avaient pris un rapide développement à partir de 1828. Les produits de cette fabrication qui n'étaient que de 2 millions de kilog. en 1825, s'élevèrent à 5 millions en 1828, et dix ans après ils atteignaient le chiffre énorme de 50 millions de kilogrammes.

Sur la plainte des Colonies, une loi du 10 juillet 1837 soumit le sucre indigène (fabriqué avec la betterave), à un droit de 15 fr. pour 100 kilog. Cet impôt n'ayant apporté qu'un remède inefficace aux souffrances des Colonies, une ordonnance du 21 août 1839, dégreva de 12 fr. par 100 kilog. le sucre colonial; mais cela ne suffit pas encore, et une nouvelle loi du 30 juillet 1840, fixa le droit sur le sucre colonial à 45 fr. et porta à 25 fr. celui sur le sucre indigène.

Malgré cette élévation, la production des sucres indigènes allant toujours croissant, la loi du 2 juillet 1845 les soumit au même droit que le sucre colonial; la surtaxe de 20 fr. sur le sucre étranger fut maintenue, et des modifications furent apportées dans la classification des sucres.

---

(1) *Drawback*. (De l'anglais *draw* tirer, et *back*, arrière). Ce mot sert à désigner le remboursement fait, à la sortie de certains produits fabriqués, d'une somme équivalente au droit d'entrée qu'a payé, sous forme de matière première, le produit qu'on exporte.

Un décret du 27 mars 1852 modifia de nouveau le tarif des sucres ; les Colonies frappées dans les conditions de leur production du sucre, par l'émancipation des esclaves, obtinrent une détaxe de 7 fr. par 100 kilog. pendant 4 ans ; un règlement d'administration publique du 1<sup>er</sup> septembre de la même année compléta le décret du 27 mars, en aggravant pour les sucreries indigènes les charges de l'exercice que l'on rendit permanent. Depuis cette époque jusqu'en 1860, les modifications apportées à la législation des sucres ont eu pour but constant de réduire de plus en plus la surtaxe imposée aux sucres étrangers et de maintenir, au profit des Colonies, la différence des droits.

Une loi en date du 23 mai 1860, a inauguré un système nouveau ; le sucre colonial qui jusqu'alors avait dominé le sucre indigène, a été subordonné à ce dernier.

« Trois pensées, dit M. Clapier, dans son ouvrage sur le commerce de Marseille, paraissent avoir dicté la loi de 1860. Accroître la consommation par un abaissement de droit, diminuer les découverts du trésor en élevant le rendement pour la prime à l'exportation, favoriser la sucrerie indigène en substituant l'abonnement à l'exercice, et comme compensation de l'élévation du rendement et des avantages résultant pour les sucreries indigènes de la faculté d'abonnement, il a été accordé aux Colonies une détaxe de 3 fr. par 100 kilogrammes. »

La loi du 2 juillet 1862, fixant le budget de 1863, a rehaussé le droit des sucres de toute origine d'une taxe supplémentaire de 10 fr par 100 kilog. ( ce qui porte le droit à 42 fr. décime compris). Le droit sur les raffinés devant être relevé dans les mêmes proportions.

Tel était l'état de la législation sur cette matière intéressante, lorsque la Chambre de Commerce de Marseille, se conformant à une circulaire ministérielle, du 10 décembre 1861, commença à publier le compte-rendu annuel de la situation industrielle et commerciale de notre ville.

C'est ce recueil d'une utilité incontestable qui va nous faire connaître les diverses phases du commerce des sucres à Marseille depuis 1862 jusqu'à la fin de l'année 1874.

#### COMMERCE ET FABRICATION DES SUCRES — STATISTIQUE

##### 1862

Le chiffre des importations de sucres de nos Colonies à Marseille (78,204,400 kilog.), s'est maintenu à peu près le même que les années précédentes et dans une proportion de 25 0/0 sur l'ensemble des importations de ces mêmes sucres dans tous les pays de France.

Le chiffre des importations de sucres étrangers à Marseille a été de 71 millions de kilog. et représente 55 0/0 de l'ensemble des importations de ces mêmes sucres.

La totalité des sucres français et étrangers importés à Marseille a atteint le chiffre de 99 millions de kilog., — soit 40 millions de plus que les années précédentes — et représente 41 % de la totalité des importations de tous les ports français.

Cette augmentation d'affaire est due à plusieurs causes :

1° Au décret du 24 juin 1861 qui a permis l'importation par tous pavillons et provoqué des arrivages plus considérables de sucres étrangers;

2° Aux ordres très importants qui ont été transmis dans les Colonies étrangères au commencement de 1862, lorsque le gouvernement a annoncé qu'il y aurait une augmentation de droit de 12 fr. par 100 kilog.

Comme en 1860, à l'époque du dégrèvement, le trésor n'avait pas voulu rembourser aux détenteurs de sucre acquitté la différence entre le droit ancien et le droit nouveau, on était autorisé à penser que ceux qui auraient du sucre acquitté avant le jour de l'augmentation bénéficieraient de la différence de 12 fr.

Des ordres considérables transmis dans ce but aux Colonies étrangères, pour arriver avant la fin du mois de juin, ont pu être exécutés au fort des récoltes, et ont grossi le chiffre de nos importations au milieu de l'année.

3° L'avantage qu'ont eu les navires espagnols à importer en France des sucres Havane, affranchis des droits qui frappent les autres pavillons dans cette Colonie, a provoqué de nombreuses expéditions pour Marseille.

Nos importations ont été enfin surexcitées par l'extension du travail de nos raffineries. Il a été acquitté, en effet, 79 millions de kilog. dont 22 millions de sucre français et 57 millions de sucre étranger.

L'exportation des sucres raffinés s'est élevée à 47 millions de kilog. à Marseille et à 77 millions dans toute la France.

Sur 8 millions de kilog. exportés en Angleterre et au Chili, Marseille n'a rien exporté. C'est un commerce spécialement réservé aux ports de l'Océan.

Par contre les États-Romains, la Grèce, l'Égypte et la Turquie ont acheté à Marseille la presque totalité des 25 millions de kilog. qui y ont été exportés.

Sur les 15 millions envoyés en Italie et en Autriche, Marseille figure pour les deux tiers, les ports de l'Océan pour l'autre tiers.

Le débouché de la Suisse nous a été presque enlevé par les raffineries de Paris; cela tient à la réduction des frais de transport.

En résumé, Marseille ne participe en rien aux exportations lointaines pour le Chili

et la Plata. Ce sont nos ports de l'Océan qui en profitent. Nous n'avons d'autres débouchés que ceux de la Méditerranée.

Ceci indique tout l'intérêt qu'a Marseille à demander le maintien de la législation actuelle sur le rendement, qui permet de lutter avec les raffineries étrangères.

En effet, tout accroissement dans les exportations des autres pays pour la Méditerranée, entraînera forcément une réduction relative dans le travail de nos usines, parce que le sucre indigène paralyse nos débouchés intérieurs.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1862 le prix de sucres bruts était pour les 50 kilogrammes :

La bonne 4 <sup>me</sup> Antilles, à l'entrepôt . . . . .	F. 34 »
id. 4 <sup>me</sup> Réunion. . . . .	38 60
La Havane n° 12. . . . .	36 »
Le Brésil n° 10. . . . .	36 »

Et pour les 50 kilogr. de sucre raffiné :

A l'entrepôt . . . . .	F. 43 »
A la consommation . . . . .	62 50

### 1863

L'abondante récolte de sucres de betteraves fournie par la campagne 1862-1863, l'énorme exportation de 1862 avaient jeté sur les divers marchés une quantité de sucres bruts bien au-dessus des besoins de la consommation et de l'exportation, la place de Marseille s'est trouvée, en conséquence, au commencement de 1863, avec des stocks dépassant de beaucoup ceux existant à pareille époque les années précédentes, soit 25 millions de kilogr. au lieu de 9 millions en 1862.

Les importations ont été moins considérables en 1863; elles n'ont atteint que 87 millions de kilogr. au lieu de 99 millions.

Les exportations des sucres raffinés se sont élevées de 47 millions en 1862 à 58 millions en 1863.

Cette augmentation est très importante, et cependant elle n'est pas en rapport avec celle qui s'est produite dans l'ensemble des exportations pour toute la France.

En 1862, les exportations des sucres raffinés par le port de Marseille avaient été de 52 0/0, sur la totalité des exportations, et en 1863 cette proportion n'est plus que de 56 0/0.

La Chambre de commerce suppose que l'augmentation des autres ports a porté

principalement sur les envois dirigés vers les Républiques Argentine et de l'Uruguay, avec lesquelles nos communications directes ont diminué sensiblement depuis quelques années.

L'établissement de la ligne de bateaux à vapeur devant desservir le Brésil, donnera certainement une grande impulsion à notre exportation de raffinés dans ces contrées.

Malgré l'activité des affaires qui ne paraît pas s'être ralentie, la Chambre de Commerce manifeste des craintes pour l'avenir qu'elle croit menacé par la concurrence des sucres indigènes.

« Les chiffres que nous venons de citer, — dit-elle au Ministre — indiquent l'importance des intérêts engagés dans le commerce des sucres, des efforts tentés jusqu'ici par l'armement, par l'importation, comme par nos raffineries pour subvenir aux besoins du pays, pour résister sur les marchés de consommation à la concurrence étrangère, et pour essayer de la vaincre; ils expliquent les inquiétudes causées par le nouveau principe qu'établit le projet de loi soumis aux Chambres, en admettant la sucrerie indigène au bénéfice du Drawbach.

« Jusqu'ici ce bénéfice avait été réservé aux sucres qui naviguaient; il va être étendu à la betterave.

« Notre commerce comprend trop bien que la lutte ne sera plus égale, si on ne lui accorde pas des avantages qui puissent compenser ceux dont jouit la sucrerie indigène; placée comme elle l'est, au centre de la consommation, n'ayant pas à supporter les frais et à courir les chances de la navigation, possédant tous les instruments possibles de crédit, sans cesse secondée par les progrès de la science, l'industrie betteravière a vu se développer sa production à un tel point qu'elle a pu fournir les  $\frac{3}{4}$  de la consommation de la France.

« A quel chiffre n'arrivera-t-elle pas, quand ses débouchés seront sans limites et qu'elle jouira du bénéfice résultant du Drawbach ?

« L'expérience du passé ne permet-elle pas de craindre que cette industrie n'envahisse les marchés étrangers, fondant ainsi sa prospérité sur la ruine de notre marine, de nos colonies, de notre commerce d'exportation et de nos usines.

« Sous l'empire de ces tristes préoccupations, la Chambre a appelé l'attention de votre Excellence sur cette importante question.

#### 1864

Les craintes manifestées par la Chambre de Commerce ne se sont pas réalisées pendant cette année, malgré l'admission des sucres indigènes au Drawbach qui a été prononcée par une loi du 7 mai (1864).



Le chiffre total du raffinage à Marseille en 1864, s'est élevé, en effet, à 83 millions de kilogr, et les exportations de ces sucres, qui avaient été de 58 millions en 1863, n'ont baissé que de 2 millions.

Les raffineries de Marseille ont acheté à Paris et au Havre de fortes quantités de sucres exotiques et indigènes. Ces achats qui se sont élevés à 21 millions de kilogr. ont été motivés non seulement par le peu d'importance du stock des sucres à Marseille, mais encore par l'admission des sucres indigènes au Drawbach.

« L'assimilation du sucre indigène au sucre exotique, — lisons-nous dans le compte-rendu publié par la Chambre de Commerce — permettra désormais à la raffinerie de Marseille de faire des achats réguliers de sucre indigène. »

#### 1865

L'importation des sucres s'est élevée à 115 millions de kilogr., sur lesquels 86 millions ont été raffinés.

L'exportation a été de 71 millions de kilogr., soit 14 millions de plus qu'en 1864.

Au mois de septembre de cette année, la pacification des États-Unis a produit une hausse assez forte dans les cours des sucres sur tous les marchés. Cette circonstance fit acheter à Marseille quelques lots importants pour l'Angleterre et pour Paris, et motiva aussi sur notre place une légère élévation des prix.

Dès ce moment, on devait compter sur une vente plus régulière et plus avantageuse des sucres qui formaient le stock. Cependant, en présence d'une très-forte récolte de sucres de betterave, les raffineurs ont trouvé plus de convenance à l'approvisionnement de ces sucres à Paris. C'est ce qui explique comment, malgré l'absence presque complète d'arrivages en sucres exotiques, le stock de Marseille s'élevait encore à la fin de décembre 1865, à 27 millions de kilogr.

#### 1866

L'importation des sucres coloniaux et étrangers n'a atteint que 40 millions de kilogr., tandis qu'en 1865 elle s'était élevée à 97 millions.

Les sucres indigènes ont fourni, au contraire, un contingent supérieur; il en a été reçu 26 millions de kilogr. au lieu de 18 millions.

L'exportation des sucres raffinés qui avait été de 71 millions de kilogr. en 1865, s'est réduite à 58 millions en 1866,

## 1867

Le mouvement de l'importation des sucres bruts à Marseille, soit par terre soit par mer, s'est élevé à 65 millions de kilogr., dont 21 millions de sucres indigènes.

L'exportation des sucres raffinés qui avait été de 58 millions de kilogr. en 1866 ne s'est élevée qu'à 45 millions en 1867.

Cette différence porte principalement sur l'Italie et l'Autriche.

« L'Autriche, — dit le rapport de la Chambre de Commerce, produisant aujourd'hui plus de 100 millions de kilogr. de sucre de betteraves, non-seulement ne doit plus nous demander une partie de son approvisionnement; mais nous fait, dans les provinces du bas Danube, une concurrence redoutable. Nous constatons avec regret, en ce qui concerne l'Italie, qui présentait dans ses exportations pour ce pays, un chiffre de 18 millions de kilogr. *au-dessous* du nôtre en 1865, voit ce chiffre s'élever aujourd'hui à 12 millions *au-dessus* de nos exportations.

« Il est incontestable que depuis le traité international, la Hollande a, sur nous, de grands avantages: par la nature si riche des sucres de Java qu'elle travaille presque exclusivement, par la manière dont sont appliquées ses dispositions douanières, par les prix élevés qu'elle obtient de ses mélasses, article chez elle de grande consommation, et enfin par les conditions dans lesquelles sont placées ses usines. »

## 1868

Augmentation de 512,000 kilogr. sur les importations des sucres coloniaux, de 12 millions sur les sucres exotiques étrangers, et diminution de 15 millions sur l'importation des sucres de betteraves.

La Chambre de Commerce ne regrette pas cette diminution dans les arrivages des sucres de betteraves, parce qu'elle a été compensée dans une grande mesure par une importation plus considérable de sucres exotiques, et ce fait est heureux, car les raffineries de Marseille se trouvent placées dans une situation d'infériorité très-regrettable vis à vis des raffineries du Nord, lorsqu'elles sont réduites à s'alimenter avec des sucres indigènes dont le transport à Marseille augmente le prix dans une proportion très-onéreuse.

L'intérêt du commerce maritime de notre place est, en cela, parfaitement d'accord avec celui de nos raffineries; car de l'importation des sucres exotiques résulte un mouvement d'affaires et d'échange avec les pays étrangers bien autrement intéressant pour Marseille, et même pour la France, que celui auquel donne lieu l'emploi des sucres indigènes.

1869

*Importation.*— Augmentation de 1,700,000 kilogr. de sucre colonial, de 10,500,000 kilogr. de sucre étranger et de 1,200,000 kilogr. de sucre de betteraves.

Cet accroissement de 13 millions et demi de kilogr. a permis aux raffineries de Marseille de développer leur production. Le commerce d'exportation a trouvé également dans un marché mieux approvisionné des éléments d'affaires en sucres bruts plus importants avec les divers marchés du bassin de la Méditerranée.

Examinons maintenant ces importations au point de vue de la part prise par notre pavillon dans le transport des sucres; nous trouvons que les chiffres justifient les appréhensions déjà manifestées par la Chambre de Commerce sur les conséquences, pour notre marine, de la loi d'assimilation, mise en vigueur depuis le 12 juin 1869.

En effet, pour la première fois, le pavillon étranger intervient dans l'importation du sucre colonial et s'empare du 10 0/0 des transports.

En 1868 la part du pavillon français dans les transports avait été de 31,87 0/0, et en 1869 cette part est tombée à 23 0/0.

L'exportation des sucres raffinés a augmenté de 5 millions de kilogr. en 1869, comparativement à l'année antérieure; mais elle est encore bien inférieure aux chiffres de 1865 et 1866. Ce résultat peu satisfaisant n'a pas d'autre cause que l'altération des types officiels de la douane française contre laquelle nos industriels ne cessent de réclamer. Il est aujourd'hui avéré qu'en l'état de ces types, l'application de la convention internationale fait subir à nos raffineurs des pertes considérables.

Les intéressés qui se sont rendus en Hollande ont pu se convaincre que les types usités par la douane hollandaise, soigneusement renouvelés chaque année, sont sensiblement plus élevés que les nôtres, et que la différence dans les classements, qui en résulte, permet aux raffineurs hollandais de disputer de plus en plus aux raffineries de Marseille les débouchés qui sont à nos portes, notamment les marchés de l'Italie.

Nous avons autrefois le monopole de l'approvisionnement de ces marchés. Aujourd'hui notre part dans les importations des raffinés en Italie, n'atteint pas le tiers des quantités qui y sont importées.

« De tels faits — lisons-nous dans le Rapport de la Chambre de Commerce — appellent toute la sollicitude du gouvernement français, qui ne saurait trop tôt aviser au moyen de rétablir les conditions d'égalité entre les raffineurs français et leurs concurrents étrangers, par la confection de types de douane absolument conformes à ceux dont se sert la Hollande. »

**1870**

L'importation s'est élevée à 84 millions de kilogr., soit à 8 millions de plus qu'en 1869.

Cette année n'a pas été seulement signalée par un plus grand mouvement d'affaires, elle l'a été surtout par des fluctuations très considérables dans les prix des sucres, à partir du jour où la guerre avec la Prusse a éclaté ; c'est-à-dire à partir du mois de Juillet.

L'importance de nos stocks, au début de la guerre, et l'incertitude de l'avenir, commandèrent aux armateurs, comme aux raffineries, une très-grande prudence.

Les armateurs annulèrent presque tous les ordres d'achat sur les lieux de production, et les contre ordres furent tels, que les arrivages dans nos ports descendirent à un chiffre insignifiant.

Mais, après l'investissement de Paris, il s'est produit à Marseille, comme dans les autres ports de France, Bordeaux, Nantes et le Havre, une très-vive demande de sucre raffiné pour tous les départements non occupés par les armées ennemies.

Il a fallu satisfaire, pour tous les points de la France en même temps, à des demandes immédiates, à des besoins urgents, et il s'en est suivi alors une hausse très-considérable et anormale dans les prix des sucres.

Et comme nos armateurs et nos raffineries avaient encore de très-fortes quantités de sucres lorsque cette hausse s'est produite, notre commerce général a gagné dans l'année 1870.

**1871**

Le commerce des sucres a subi à Marseille une très-forte réduction pendant l'année 1871.

L'importation des sucres bruts qui avait été de 84 millions de kilogr. en 1870, est descendue à 52 millions, et l'exportation des sucres raffinés qui s'était élevée à 44 millions de kilogr., s'est trouvée réduite à 30 millions en 1871.

Par suite de la situation politique en France, le change sur France s'était considérablement élevé dans les Colonies ; on ne trouvait même plus à négocier les traites sur Paris, et les négociants étrangers préféraient expédier leurs sucres ailleurs que sur les marchés français.

La confiance n'est pas revenue immédiatement après le triomphe de nos armées sur la Commune. Les ordres d'achats sont arrivés tardivement sur les lieux de production notamment de l'Inde Orientale, et les arrivages ont continué à être très-faibles jusqu'à la fin de l'année.

## 1872

La Chambre de Commerce signale une situation nouvelle pour le commerce des sucres qui mérite d'être sérieusement examinée. Nous copions textuellement le rapport adressé au Ministre par les représentants autorisés de notre commerce :

« L'importation des sucres s'est élevée jusqu'à 87 millions de kilogr. Mais il faut observer que, si de ce chiffre, on déduit celui des importations par terre, le chiffre des importations n'est plus que de 58 millions, et reste bien au-dessous de celui des années qui ont précédé 1871.

« La comparaison des importations de 1872 avec celles des années antérieures, révèle et fait apparaître un fait d'une grande gravité.

« Les importations par mer diminuent; les importations par terre augmentent. C'est-à-dire que le sucre indigène envahit notre marché; que notre commerce maritime souffre, et que nos raffineries dépendent de plus en plus des fabriques du nord de la France, si rapprochées de Paris et si éloignées de Marseille.

« L'examen des chiffres indique encore que l'exportation du sucre brut par notre port devient chaque année plus importante, et cependant, depuis la guerre d'Italie, Marseille a cessé d'être l'entrepôt de la Méditerranée.

« Aussi, doit-on remarquer que les sucres exportés sont, pour la plupart, des sucres blancs indigènes importés par nos gares.

« Une exportation plus considérable de ces sucres se fait par la voie plus courte et plus avantageuse qui a été ouverte à l'Italie, en 1872, par la Savoie et le Piémont, à travers le mont Cenis.

« En résumé, bien que nos importations totales se soient élevées, en 1872, à 87 millions de kilogr., il faut, de l'examen des chiffres, conclure :

« 1° Que nos importations par mer diminuent;

« 2° Que notre commerce souffre;

« 3° Que les sucres blancs indigènes disputent à nos raffineries les marchés italiens, sans que cependant Marseille puisse espérer de conserver longtemps le transit de ces sucres. »

## 1873

Les opérations effectuées pendant cette année sont venues confirmer les appréhensions manifestées par la Chambre de Commerce.

Le chiffre des importations a diminué de 8 millions de kilogr., et dans l'ensemble

des importations, celles effectuées par mer ont diminué de 11 millions de kilogr., tandis que les importations par terre augmentaient de 3 millions de kilogr.

« Notre commerce maritime — dit la Chambre de Commerce — souffre de plus en plus, et nos raffineurs sont forcés d'aller chercher, sur les autres marchés, près de la moitié du sucre nécessaire à leurs usines. »

Les raffineries de Marseille ont fait les plus grands efforts pour soutenir leur industrie et lutter contre la concurrence étrangère, malgré la situation défavorable qui leur est faite par la diminution constante des exportations directes.

Le résultat qui a été atteint dans une large mesure est dû principalement à l'amélioration des produits fabriqués.

## 1874

Importation des sucres bruts; . . . . .	71,104,000	kilogrammes
Exportation id. . . . .	6,315,000	id.
Id. des sucres raffinés . . . . .	56,077,000	id.

Cette situation, au point de vue de l'importance des transactions, est en progrès sur celle des années précédentes; cependant la Chambre de Commerce constate avec regret que la diminution des sucres coloniaux et étrangers s'accroît chaque jour davantage.

« Ces sucres, dit-elle, abandonnent notre marché qui n'est pas rémunérateur, pour aller dans des proportions plus ou moins grandes : ceux de Maurice et de la Réunion, en Australie, à Bombay, au Cap; ceux des Antilles françaises et espagnoles; aux États-Unis; ceux du Brésil, aux États-Unis et en Angleterre, où depuis l'abolition des droits sur les sucres, les qualités basses trouvent, dans la fabrication de la bière, un débouché considérable. »

Dans l'intérêt de notre commerce on ne saurait trop déplorer cette diminution de l'importation des sucres bruts, que l'envahissement de plus en plus grand de la betterave rend facile à comprendre.

Les poudres blanches, dont l'importation augmente d'année en année, viennent heureusement faciliter le travail de nos raffineries, en leur procurant des sucres convenables au clairçage dans de bonnes conditions.

Les exportations générales en sucres raffinés de la France, se sont élevées en 1874 à 185 millions de kilogr. C'est le chiffre le plus élevé qu'elles aient jamais atteint.

Dans ce chiffre, Marseille figure pour 56 millions de kilogr.

Notre ville a donc eu sa large part dans l'augmentation générale.

Cette augmentation pour Marseille porte sur les expéditions en Russie et en Italie.

Les expéditions pour l'Uruguay, la Plata, l'Algérie, l'Égypte, la Grèce et la Suisse sont restées stationnaires.

Les demandes pour la Perse en pains de 3 kilogr. augmentent tous les ans, et les expéditions ont aussi lieu par la Turquie d'Asie; c'est ce qui explique l'augmentation signalée sur ce point.

L'augmentation pour l'Italie a été provoquée par des envois effectués dans divers ports francs de cette péninsule, pour échapper à l'aggravation des droits que doit amener un changement de régime commercial au premier janvier 1875.

Il est à craindre, au contraire, que cette année nous n'ayons à signaler une réduction dans nos envois, des raffineries ayant été créées en Italie, et l'Égypte y ayant donné beaucoup de sucres blancs en poudre.

Là ne se bornent pas les craintes du Commerce marseillais. Un changement dans notre législation est imminent, changement qui compromettrait très-sérieusement notre commerce et notre industrie, s'il se produisait tel qu'il a été voté en 1874, par l'Assemblée nationale pour être appliqué en août de cette année, s'il n'était pas modifié conformément aux conclusions du Conseil supérieur de Commerce.

« L'exercice appliqué seulement en France arrêterait toute exportation; nos usines, en effet, quelque bien outillées et placées qu'elles fussent, ne pourraient lutter avec des concurrents hollandais, belges, autrichiens, italiens et même américains, qui recevraient à la sortie de leurs produits des primes importantes sous forme de drawback.

« Nos législateurs se convaincront sans doute que l'exercice des raffineries en France, sans qu'il soit appliqué ailleurs et dans les mêmes conditions, compromettrait des intérêts d'une importance extrême. »

Ces craintes si justement exprimées par la Chambre de Commerce, ne se sont pas réalisées. Le gouvernement a d'abord ajourné au 1<sup>er</sup> mars 1876, l'exécution de la mesure projetée, et en a subordonné l'application au consentement de la Hollande, qui n'a point voulu adhérer à l'exercice. En sorte, que le danger signalé par les représentants de notre commerce paraît être définitivement conjuré.

Les tableaux que nous publions ci-après font connaître très exactement le mouvement à l'entrée et à la sortie de ce commerce important.

## SUCRES BRUTS

## IMPORTATIONS

PROVENANCES	1855	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.
Guadeloupe .....	6.607.879	3.902.445	4.953.328	4.364.384	3.890.041	3.890.041	8.049.424	5.183.483	6.954.483	7.039.331	4.357.178
Martinique .....	9.587.388	9.644.940	11.023.883	10.415.460	11.896.416	12.369.589	13.696.889	5.935.944	8.393.944	5.782.338	5.411.818
Reunion.....	7.170.363	3.758.786	3.382.483	3.335.627	2.395.272	8.880.639	6.230.102	2.387.059	3.010.071	4.639.890	7.340.306
Nossi-Bé (Madagascar)	»	»	35.224	83.839	110.730	»	10	»	»	38.865	69.175
Cayenne .....	206.516	243.915	198.693	189.988	121.804	232.896	226.673	104.656	80.571	12.516	12.515
Autres possessions.....	»	1.834	»	723	8.996	1.830	1.480	27.012	746.398	1.052	1.232
Totaux.....	33.572.146	17.601.780	19.592.310	18.110.021	18.692.486	30.877.849	38.303.777	13.636.454	19.185.238	17.498.892	17.494.719
Angleterre.....	140.211	325.358	»	»	»	»	»	»	»	»	145
Belgique.....	»	30.000	193.000	350.417	»	»	»	»	»	»	»
Maurice.....	4.471.579	12.739.337	67.618	1.381.623	»	»	»	»	7.337.603	4.781.990	1.869.897
Bresil.....	11.968.442	9.675.744	1.090.083	7.607.923	6.575.937	7.013.613	8.092.768	2.795.381	8.988.441	4.993.126	612.854
Cuba et Porto-Rico...	11.058.330	55.731.300	13.418.505	12.037.557	23.473.049	34.579.223	29.187.073	9.481.334	10.892.881	7.401.178	6.733.442
Egypte.....	352.944	»	»	»	»	»	»	»	»	2.090.857	504.111
Autres pays.....	4.402.404	1.327.901	5.638.743	3.077.730	7.094.703	6.685.306	10.907.219	10.351.398	13.650.974	10.872.037	9.401.063
Totaux.....	36.938.910	79.739.440	20.406.919	24.355.249	37.143.689	48.278.112	48.187.060	32.637.913	39.704.899	35.193.914	39.672.957
Colonies françaises.....	33.572.146	17.601.780	19.592.310	18.110.021	18.692.486	30.877.849	38.303.777	13.636.454	19.185.238	17.498.892	17.494.719
Totaux généraux.....	49.866.056	97.331.220	39.999.359	42.465.970	55.766.175	68.655.991	76.390.837	36.264.367	58.890.137	59.686.806	46.864.676
Détail par pavillon											
Colonies françaises	28.572.146	17.601.780	19.592.310	18.110.021	18.692.486	30.877.849	38.303.777	13.636.454	19.185.238	17.498.892	17.494.719
Navires français.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Navires étrangers.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Navires français.....	19.122.532	15.713.968	2.873.405	8.096.363	11.839.374	11.255.823	12.330.185	8.955.004	17.590.840	18.395.480	7.539.874
Navires espagnols.....	3.835.209	28.781.040	11.372.628	6.783.188	11.494.086	29.399.664	25.106.680	10.604.771	9.610.439	7.893.728	6.885.189
Autres pavillons.....	3.386.169	35.204.432	5.969.916	9.204.515	10.809.584	7.632.655	10.750.205	3.068.138	13.503.626	2.349.980	4.696.019
Par voie de terre.....	»	30.000	193.000	271.183	»	»	»	»	»	»	»
Totaux.....	49.866.056	97.331.220	39.999.359	42.465.970	55.766.175	68.655.991	76.390.837	36.264.367	58.890.137	59.686.806	46.864.676
Sucres coloniaux par les gares.....	»	»	2.829.609	1.328.392	1.046.243	486.182	6.168.877	532.332	243.488	»	»
Sucres indigènes.....	»	18.415.798	26.133.045	31.996.868	6.252.552	7.505.760	1.911.886	15.395.393	28.366.938	35.984.558	34.729.809
Totaux généraux.....	49.866.056	115.746.998	68.961.913	65.790.530	63.064.970	76.647.983	84.471.600	52.193.892	87.500.563	79.163.844	71.594.485



## SUCRES BRUTS

## EXPORTATIONS

DESTINATIONS	1855	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.
<b>Sucres bruts des Colonies Françaises</b>											
Russie.....	1.920	308	223	194	3.354	623	6.035	6.253	2.032	2.060	3.063
Angleterre.....	»	3.666	1.368	4.567	3.964	2.389	5.032	1.264	773	4.688	4.654
Autriche.....	»	125	»	72	338	40	194	574	580	»	356
Italie.....	3.872	21.569	452.172	143.282	31.619	73.273	88.055	88.831	178.938	149.787	547.448
Turquie.....	3.001	3.272	264	2.130	8.382	1.097	2.783	4.077	980	424	3.467
Suisse.....	»	5.646	»	1.999	257	5.615	7.737	»	978	38.332	21.127
Etats barbaresques.....	»	254	261	812	6.211	2.007	40	532	1.148	5.535	20.149
Côte occidentale d'Afrique.....	1.285	5.175	2.472	1.637	9.910	915	1.898	1.933	959	4.385	4.502
Etats-Unis.....	»	1.599	1.910	3.202	2.654	2.717	5.054	3.266	1.925	1.680	3.288
Uruguay.....	122	216	187	683	536	1.773	1.551	1.976	1.831	813	3.283
Rio-de-la-Plata.....	»	574	108	2.612	4.023	1.588	3.418	1.316	1.438	2.018	3.756
Algérie.....	»	572.520	337.231	209.842	95.928	45.381	52.760	86.442	20.045	26.173	160.548
Gorée.....	9.875	8.413	6.617	648	6.602	343	194	660	842	675	745
Autres pays.....	1.608	6.842	5.379	11.513	14.434	8.169	5.563	3.586	3.558	52.411	10.622
<b>Totaux.....</b>	<b>20.983</b>	<b>629.879</b>	<b>808.342</b>	<b>383.423</b>	<b>188.822</b>	<b>145.930</b>	<b>180.314</b>	<b>199.740</b>	<b>214.735</b>	<b>283.981</b>	<b>786.979</b>
<b>Sucres bruts étrangers</b>											
Russie.....	29.605	970	1.258	5.491	8.613	3.694	644	2.703	792	1.065	2.075
Angleterre.....	406.681	2.402.781	340.763	20.927	1.394	6.771	4.014	48.444	984.719	118.378	129.507
Autriche.....	3.409.400	8.192	14.561	400	30.591	4.754	403	405	5.457	1.549	664
Italie.....	2.940.790	1.865.433	2.016.648	747.466	832.144	1.679.080	1.039.328	643.837	294.565	900.619	735.305
Turquie.....	63.601	12.434	21.827	16.130	43.922	9.375	27.372	13.073	40.784	8.485	1.990
Suisse.....	»	267.365	»	47.120	113.199	48.939	26.400	18.385	62.378	45.530	23.680
Etats barbaresques.....	496.792	684.433	590.755	374.143	342.987	446.819	432.733	372.050	421.529	530.987	671.010
Côte occidentale d'Afrique.....	8.185	28.817	18.735	493	6.674	9.633	6.268	13.112	8.862	10.355	5.744
Etats-Unis.....	1.569	1.877.343	762	719	349	4.752	1.011	2.723	1.079	528	667
Uruguay.....	»	837	1.394	1.094	1.371	3.646	2.364	2.495	7.322	5.199	1.874
Rio-de-la-Plata.....	184	1.628	1.326	1.040	6.446	6.313	45.301	4.833	7.759	11.000	5.773
Algérie.....	72	43.827	734	20.658	140.387	47.645	32.020	65.007	14.033	4.066	40.862
Gorée.....	»	8.336	12.603	26.344	43.331	36.746	16.050	71.099	7.879	3.631	4.644
Autres pays.....	31.898	139.717	848.934	64.460	25.790	30.950	59.654	»	70.605	74.278	11.068
<b>Totaux.....</b>	<b>7.397.113</b>	<b>7.316.380</b>	<b>3.908.864</b>	<b>1.326.215</b>	<b>1.586.398</b>	<b>2.309.107</b>	<b>1.693.462</b>	<b>1.258.156</b>	<b>1.897.563</b>	<b>1.785.670</b>	<b>1.604.363</b>

## SUCRES BRUTS

## EXPORTATIONS (suite)

DESTINATIONS	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
<b>Sucres indigènes</b>										
Russie.....	»	2.814	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre.....	»	4.000	»	»	»	»	»	»	»	»
Autriche.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Turquie.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Suisse.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats barbaresques.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Côte occidentale d'Afrique.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Etats-Unis.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Uruguay.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rio-de-la-Plata.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Algérie.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gorée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres pays.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux.....	»	807 769	1.384.313	1.699.375	1.988.175	2.988.175	3.548.386	4.858.190	4.151.646	1.939.510
<b>Récapitulation</b>										
Sucres bruts des Colon. françaises.	20.983	639.879	388.123	188.832	145.980	180.314	199.740	314.785	388.981	786.979
Sucres étrangers.....	7.397.113	7.316.380	1.836.315	1.586.398	2.309.107	1.698.463	1.368.156	1.897.563	1.785.670	1.604.868
Sucres indigènes.....	»	307.769	1.384.313	1.699.375	1.988.175	2.988.175	3.548.386	4.858.190	4.151.646	1.939.510
Totaux des exportations.....	7.418.096	8.354.038	3.998.650	3.404.495	4.438.212	5.856.951	4.006.282	6.965.488	6.171.297	3.680.852

(1) Il a été exporté, en outre, en 1874, 840.767 kilogr. de sucres coloniaux, poudre blanche, et 1.843.419 kilogr. de sucres étrangers, poudre blanche, ce qui élève le chiffre total des exportations à 6.315.068 kilogr.

(1) Il a été exporté, en outre, en 1874, 840.767 kilogr. de sucres coloniaux, poudre blanche, et 1.838.440 kilogr. de sucres étrangers, poudre blanche, ce qui élève le chiffre total des exportations à 9.816.008 kilogr.

## SUCRES RAFFINÉS

## EXPORTATIONS

DESTINATIONS	1855	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
Russie.....	3.964	3.853.771	3.534.397	3.795.673	1.663.649	1.754.643	1.883.654	2.346.426	3.453.858	2.818.345	5.011.948
Angleterre.....	23.013	463	4.415	1.080	588	91	96.578	445	30.859	540	58
Portugal.....	407	103	346		588	40.286		5.136		4.072	58
Autriche.....	1.544.681	1.871.315	1.749.321	146.265	1.465.084	1.278.656	63.103	313	986.888	218.858	11.368
Italie.....	8.038.394	34.169.737	27.692.972	14.348.137	13.539.401	11.833.480	11.843.690	5.465.006	11.635.842	11.151.363	13.406.363
Espagne.....	15.631	66.471	33.585	43.418	86.637	560.915	1.302.386	1.593.030	1.793.450	3.181.743	1.986.094
Grèce.....	1.002.172	3.986.965	3.042.187	2.888.141	4.674.210	3.473.480	2.888.186	1.719.838	2.639.004	3.176.101	3.057.837
Turquie.....	4.724.802	17.398.079	14.433.339	15.712.778	14.659.458	17.464.001	12.761.558	9.011.630	12.476.946	14.816.333	17.188.581
Egypte.....	452.444	4.024.617	2.854.390	2.706.399	3.663.945	3.058.481	2.858.725	1.939.287	2.454.263	8.046.754	8.205.434
Etats barbaresques.....	155.600	943.910	693.090	946.799	812.392	1.315.868	969.720	1.036.784	1.319.438	1.771.339	3.105.313
Côte occidentale d'Afrique.....	21.828	60.960	45.738	43.650	67.032	4.908	13.151	23.589	3.284	5.630	40.927
Possessions anglaises en Afrique.....	7.841	766	451	387	219	3.004	2.683	675	17.283	9.885	11.862
Autres pays d'Afrique.....	12.377	6.164	7.749	14.240	47.697	46.796	34.470	45.748	34.470	23.135	11.669
Indes anglaises.....	4.216	2.640	90	167	8.463	338	14.673	168	23.990	2.357	23.009
Possessions hollandaises.....	114	2.025	355		1.519	403		1.393	202	159	14.751
Malte et autres possessions anglaises de la Méditerranée.....											
Venezuela.....	2.729	5.846	613	52.167				150.421	490.084	1.499.604	1.262.422
Brazil.....	495	4.860	934	4.740	4.356	60	75	51	133	14.571	45.784
Rio-de-la-Plata.....	137	9.331	3.314	100.808	76.198	5.357	4.359	1.773	8.881	1.471	2.132
Chili.....	106	93			56		397.973	476.324	717.850	901.911	987.952
Haiti.....	9.010	57.169	89.553	64.951	108.757	4.951	51.398	50	155.770	134	79
Possessions espagnoles en Amérique.....							74.306	41.133	84.679	75.167	86.162
que.....	252	320	26	46	1.781	13.347	1.813		2.059	12.102	77
Possessions danoises en Amérique.....	2.958	19.040	21.417	28.156	31.660						
Indes. Colonies françaises.....	335				44	17		625	431	387	376
Algérie.....	5.134.602	5.370.107	5.135.535	5.115.596	5.560.385	5.834.365	6.804.359	5.333.225	6.164.348	7.139.063	7.134.869
Guadeloupe.....	165.806	119.942	34.387	31.827	62.677	80.809	38.740	33.667	56.983	82.453	77.147
Martinique.....	309.873	149.142	137.300	74.575	160.306	191.471	107.005	106.130	111.398	140.858	96.030
Bourbon.....	89.983	21.638	11.739	3.193	9.382	4.035	406	215	1.050	805	3.075
Sénégal Saint-Louis et Gorée.....	84.097	40.764	21.745	24.090	19.036	17.929	35.305	9.455	14.608	18.115	11.925
Guyane française.....	36.645	57.312	40.878	50.547	44.232	63.356	31.193	47.968	44.388		59.311
Autres pays.....		803.363	135.854	160.455	190.639	653.051	2.685.945	1.203.321	1.373.668	1.557.008	1.163.596
Totaux.....	31.794.040	71.314.926	58.975.964	45.307.973	43.964.109	47.774.501	44.314.363	30.636.695	47.011.114	50.563.597	56.906.424

## CAFÉS

## I. — INTRODUCTION DE L'USAGE DU CAFÉ

Le premier breuvage qu'on imagina de préparer avec les grains du caféier, fut une décoction des fèves et de la pulpe, bouillies ensemble, ou une décoction de la pulpe seulement : c'est ainsi qu'en usent encore les habitants de plusieurs provinces de l'Arabie. Ce n'est que plus tard qu'on prépara, avec les graines rôties et pulvérisées, la boisson que nous connaissons sous le nom de café.

Vers la fin du <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle ou le commencement du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> (entre les années 900 et 910 de l'hégire), le café fut apporté par quelques derviches de l'Arabie au Caire, où ses qualités furent appréciées et son usage propagé avec un tel enthousiasme qu'il devint, dès cette époque, un objet de commerce assez important.

Du Caire, la coutume de boire du café s'introduisit en Syrie, dans l'Asie-Mineure et de là à Constantinople, où il prit des développements excessifs. (1546 ou 1584).

Du Levant, cette boisson se répandit bientôt en Europe. Un médecin allemand, Léonard Rouwolf, qui se trouvait à Constantinople, à la fin du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle, fut le premier européen qui remarqua le café et le fit connaître dans sa patrie. Peu après, un célèbre médecin et botaniste de Padoue, Prosper Alpin, qui résidait au Caire, vit cet arbrisseau dans le jardin d'Ali-Bey et en donna la description dans son ouvrage sur les plantes de l'Egypte, publié en 1591. Pietro della Valle, qui voyageait en 1615, le fit connaître à l'Italie, où il le présenta comme le *Nepenthès* d'Homère.

L'introduction du café en France est due à un négociant de Marseille. « En 1644, « lisons-nous dans une notice publiée par la *Revue Orientale*, un Marseillais, nommé « Laroque, introduisit le café en France ; mais, avant d'en répandre le goût dans son « pays, il en fit longtemps ses délices, avec un certain nombre de personnes qui « avaient, comme lui, conservé les coutumes de l'Orient. Le premier établissement « public appelé *Café*, fut créé à Marseille en 1664 (1), et dès lors, son usage devint « si fréquent dans cette ville que les médecins s'en alarmèrent ; (2) mais, les cafés « n'en furent pas moins fréquentés.

« Le premier Café, à Paris, fut ouvert, sur le quai de l'École, en 1672, par un

---

(1) Ce café était situé près de la Loçe (Hôtel-de-Ville). *Statistique des Bouches-du-Rhône*. Tome IV, page 635.

(2) Dans un ouvrage de Pitton, médecin d'Aix, sur les eaux thermales de cette ville, et imprimé en 1678, on trouve une dissertation sur la question de savoir, si les eaux d'Aix sont propres à faire du café. L'auteur conclut que la drogue nouvellement introduite en France et appelée Café ou *Cahoué*, ne peut qu'être nuisible aux hommes, et surtout à ceux qui ont un tempérament nerveux ou sanguin.

« Arménien. Peu de temps après, un sicilien, nommé Procope, lui succéda, et réussit à y attirer la meilleure compagnie. » (1)

Le café n'était cultivé, à cette époque, qu'en Arabie et l'île Bourbon. Il était importé par les navires de la Compagnie des Indes Orientales et par ceux de Marseille, qui allaient l'acheter en Egypte, où il était apporté par les caravanes de Moka au Caire.

En 1692, Louis XIV, voulant imposer cette nouvelle consommation, vendit à François Damasse le privilège exclusif de la vente du café dans tout le royaume. Il ne fut permis de l'introduire en France que par Marseille et Rouen.

## II. — COMMERCE DU CAFÉ

Le café ne fut cultivé aux Antilles, à la Martinique, à Saint-Domingue, à la Guadeloupe et à Cayenne que vers 1720; mais, dès 1732, ces colonies furent en mesure de nous en fournir de grandes quantités. Un arrêt du Conseil d'État, du 27 septembre de cette année, régla, en effet, les conditions de l'importation des cafés et désigna les ports par où elle devait se faire; c'étaient Marseille, Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Nantes, le Havre, Dunkerque et Saint-Malo.

Le 29 mai 1736, intervint un autre arrêt du Conseil d'État qui, tout en déclarant libre et franche de tous droits l'entrée à Marseille des cafés, soit du Levant, soit de l'Amérique, en prohiba l'introduction dans le royaume. Le transit seul était permis.

Sur les réclamations du commerce, cette interdiction fut levée l'année suivante, mais sous la condition de faire passer les cafés à l'entrepôt, où ils subissaient une vérification, avant de les livrer à la consommation.

En 1775, l'importation du café de nos Colonies s'élevait, pour le port de Marseille, à 2,682,978 livres, réparties ainsi qu'il suit :

Martinique . . . . .	1,189,285 livres.
Île Bourbon . . . . .	1,032,491 id.
Guadeloupe . . . . .	454,734 id.
Cayenne . . . . .	6,468 id.
Total égal. . . . .	<u>2,682,978 livres.</u>

A cette époque, la valeur totale des importations du café en Europe était estimée à 100 millions de livres. Aujourd'hui, la France seule en importe pour 147 millions de francs.

(1) Notice sur la culture et le commerce du café Moka. (Extrait de la *Revue Orientale*). Paris 1852, Imp. Thunot

En ce qui concerne spécialement le port de Marseille, les importations de café ont augmenté, depuis vingt ans, dans une assez large proportion. Elles se sont élevées de 13 millions de tonnes (valeurs réelles 19 millions de francs) en 1855, à 20 millions de tonnes (46 millions de francs) en 1874.

Mais, cette augmentation de 7 millions de tonnes (51 0/0) qui s'était produite dès 1860, ne s'est pas toujours maintenue, et ce n'est qu'après une diminution persistante que le chiffre de 20 millions de tonnes a été atteint de nouveau en 1873 et 1874.

Voici, d'après les indications fournies par la Chambre de Commerce, quelles ont été les causes de la diminution survenue en 1861, après une rapide augmentation.

Les Italiens ont déployé une grande activité pour attirer à eux les importations directes des cafés, et les Anglais exploitant avec fruit ces dispositions, ont trouvé en Italie beaucoup d'acheteurs pour leurs cargaisons flottantes.

Le Levant a fait de même pour les cafés du Brésil et, de ce côté, Marseille a perdu en grande partie les principaux débouchés de Constantinople, Smyrne et Syra.

Le débouché de la Suisse diminue de jour en jour, à cause des frais de transport qui sont plus élevés à Marseille que dans les autres marchés de France.

Il est peu d'articles qui aient plus souffert des tarifs de chemin de fer que les cafés. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple : de Marseille à Bâle, cette denrée paie par tonne près de 10 fr. de plus, qu'elle ne paie du Havre à la même destination.

La Chambre de Commerce insiste, en conséquence, afin que le gouvernement use de son influence pour obtenir de l'Administration du chemin de fer qu'elle fasse de son plein gré, ce que la concurrence des moyens de transport procure au commerce sur d'autres marchés. Elle demande, en outre, que le port de Marseille reçoive au plus tôt la part qui lui revient dans le service maritime du Brésil.

#### 1862

Les arrivages de café, en 1862, ont été un peu au-dessous de ceux de 1861 et bien inférieurs à ceux de 1860.

La Chambre de Commerce soumet, à cette occasion, les observations suivantes au Ministre :

Le rayon de nos débouchés s'est considérablement restreint, et Marseille est devenue tributaire de Barcelone, de Bordeaux, du Havre et de Londres.

La marchandise prise dans les entrepôts de ces villes, a été naturellement grevée d'un surcroît de frais et l'écoulement en a été d'autant plus difficile que, sur plusieurs points, le commerce marseillais a rencontré la concurrence des marchés mêmes sur lesquels il s'était approvisionné.

La concurrence de Londres et de la Hollande, provoquée par l'abaissement de droits consenti en faveur des provenances des entrepôts d'Europe, a commencé à se faire sentir sérieusement sur notre place.

Le commerce de Marseille voit donc avec regret lui échapper le débouché considérable qu'il trouvait dans l'intérieur de la France, et notamment à Paris, surtout pour les cafés Moka, qu'il lui fournissait presque exclusivement. Aujourd'hui, c'est de l'Angleterre que s'expédient à Paris par le Havre, et dans l'intérieur par Bordeaux, de grandes quantités de ces sortes de cafés.

Il serait, cependant, facile de rendre à la place de Marseille une grande partie de cet important débouché. Il faudrait pour cela, — puisque l'Égypte est très-souvent le lieu d'embarquement des cafés Moka, — admettre ceux de ces cafés qui en proviendraient, non plus comme arrivant des entrepôts, mais comme provenant des lieux de production, et de les affranchir ainsi d'une différence de droit dont l'énormité est patente (5 fr. par 100 kilogr.).

#### 1863

L'importation des cafés, de diverses provenances, présente un total de 13,200 tonnes, et accuse une diminution de 7,689 tonnes, comparée à 1860.

En 1860, le port de Marseille avait participé pour les 14/24 à l'importation générale des cafés du Brésil dans les divers ports de la France; en 1863, il n'y figure plus que pour 7/24.

Une diminution moins forte et cependant très-sensible s'est produite dans l'ensemble des importations. Tous les ports réunis, qui avaient reçu du Brésil 30,000 tonnes en 1861, n'en ont plus reçu que 24,000 en 1863.

Ce que la France a perdu a été gagné par le commerce étranger. Londres et Hambourg ont vendu leurs cargaisons flottantes pour Gênes, Trieste, Syra, Smyrne ou Constantinople.

Parmi les moyens qui peuvent améliorer cette situation, la Chambre de Commerce n'en connaît pas, dont les conséquences puissent exercer sur le commerce et l'industrie de Marseille, comme sur l'écoulement des produits agricoles du Midi, des effets plus salutaires, que la création du service transatlantique du Brésil, service qu'une loi a concédé à la ville de Marseille, mais dont le gouvernement s'est vu obligé d'ajourner la mise en activité.

#### 1864

Les importations de cette année présentent une augmentation de 1,700 tonnes sur celles de 1863.

Les importations de Maracaïbo et de la Guayra se sont maintenues dans la moyenne des dernières années; ce qui fait espérer que le marché de Marseille pourra conserver quelque importance pour cette sorte de café.

Par contre, les arrivages d'Haïti ont sensiblement diminué et sont descendus aux chiffres de 1861 et 1862. L'Italie, qui est le seul pays étranger de la Méditerranée où se consomme cette sorte de café, a été en grande partie approvisionnée par les cargaisons flottantes.

Les importations de Santiago de Cuba, qui diminuaient chaque année, ont fini par cesser tout à fait.

Les cafés de Porto-Ricco, très appréciés tant par les consommateurs de l'intérieur que par ceux de l'Italie, nous sont venus directement en grande partie. L'Espagne ne nous en a livré qu'une faible quantité. Toutefois, pour les qualités vertes vraiment supérieures de Santiago et de Ceylan-Plantation, le commerce de Marseille a dû recourir aux marchés de Bordeaux et de Londres.

Marseille a reçu par l'Égypte des quantités considérables de café Moka, mais il ne lui est rien venu des excellentes qualités d'Aden qui prennent ordinairement la voie de Zanzibar, et dont notre ville avait cru, un moment, posséder le monopole.

Rien ou presque rien n'est venu des Indes Orientales.

Quant aux cafés du Brésil, l'importation de 1864 a dépassé de 3,754 tonnes celle de 1863. Cette augmentation a suffi pour combler le déficit résultant de la diminution des arrivages des autres provenances et pour élever l'ensemble de nos importations de cafés à un chiffre, déjà signalé, excédant de 1,700 tonnes celui de 1863.

Marseille a le plus grand intérêt à voir grandir ses relations commerciales avec le Brésil. Le café est, comme le sucre, la monnaie avec laquelle on paie presque exclusivement, dans le Brésil, les produits de notre sol ou de notre industrie nationale, et cette même monnaie nous sert une seconde fois pour payer, dans le Levant où les sucres sont exportés, les riches cargaisons de soies, de cotons, laines, huiles et blés que nous en recevons.

La Chambre de Commerce insiste de nouveau, pour obtenir la création du service transatlantique du Brésil qui lui a été promis. « Si ce service a été jugé utile en 1857, « ajoute-t-elle, on peut dire hardiment qu'il est aujourd'hui d'une nécessité absolue, « car il peut seul rendre l'activité aux relations du port de Marseille avec la Plata, « qui sont, depuis quelques années, languissantes, et donner un plus grand essor « au développement de ses affaires avec le Brésil. Ce service transatlantique ferait, « en outre, de Marseille, la grande station du commerce de la Méditerranée et de « ses nombreux émigrants vers les vastes contrées de l'Amérique du Sud. »



# Damaged item

To: Stanford  
From: Google

Date 2/27/06

## Type of Damage

Torn page

☐

Pamphlet covers broken

☐

Broken spine

☐

Loose pages

☐

Covers loose or off

☐

Book jacket damaged

☐

Misc. or other damage

☒

Explain damage

uncut pages

Additional Notes:

Lot:

022406-159-618

Barcode:

3610512890730

GP 1/06 version3

\* not scanned

Green

Return To:

me

FÉS

263

• une augmentation de 2,000 tonnes  
lui paratt d'autant plus remarqua-  
nnée précédente, un ralentissement

ns le Levant et les ports de l'Italie,  
ui permettait à cette puissance de  
e demander au Brésil des quantités  
ution dans les envois pour l'Europe,  
tard apporté dans l'organisation du  
ace en communication directe avec  
oint les appréhensions générales.

la Chambre de Commerce, l'énergie  
heureusement conjuré le danger qui  
narque, nos arrivages du Brésil ne  
164. »

le ascendante de l'importation des  
nt pas réalisées en 1866.  
produit de nouveau dans le chiffre  
nce chaque jour plus marquée des  
avec les pays producteurs, et à se

arché de Marseille approvisionnait  
adressés à ces deux pays consom-  
ortations directes, des comptoirs à  
che, fait peu à peu désertier notre  
quelques années, l'entrepôt général de

es établies par les services transat-  
ordeaux et la ville de Londres, expli-  
qu'on trouve sur ces divers marchés,  
produits, facilite les achats à des  
ne lieu aux cargaisons flottantes qui  
e dans la Méditerranée, et viennent  
que les importations directes.  
lans le compte-rendu de la situation

« commerciale publié par la Chambre, que, lorsque notre place sera reliée au Brésil  
« par des services réguliers et plus nombreux, nous verrons notre marché reprendre  
« son ancienne importance ».

## 1867

Enfin, un service régulier de bateaux à vapeur sur le Brésil et la Plata, vient d'être créé, et le mouvement commercial de cette année s'est accru dans une large proportion. L'importation des cafés du Brésil a atteint le chiffre de 15,549 tonnes, soit le double de celui de l'année précédente.

D'un autre côté, les efforts tentés par le Commerce marseillais pour attirer à lui des demandes plus nombreuses, soit du Levant, soit de toutes les autres contrées méditerranéennes, ont amené un mouvement d'exportation en rapport avec les arrivages.

## 1868

L'importation des cafés a un peu diminué, mais elle est restée au-dessus du chiffre des importations de 1866. Les relations avec le Brésil sont encore très-actives.

Les arrivages de café Moka, par la voie de Zanzibar, ont été nuls en 1868, mais les importations de ces mêmes qualités de café, par la voie de l'Égypte, continuent à être très-suivies; ce qui fait supposer que les cafés de Moka n'emprunteront plus désormais d'autre voie que celle de l'Isthme de Suez.

La moyenne du prix des cafés, en 1868, s'établit de la manière suivante :

Moka (par l'Égypte) . . . . .	F.	100 à 115	» les 50 kilogrammes.
Porto-Ricco . . . . .	»	90 à 95	» id.
Maracaibo. . . . .	»	60 à 65	» id.
Guayra (gragé). . . . .	»	75 à 80	» id.
Id. (non gragé) . . . . .	»	65 à 67 50	» id.
Haïti. . . . .	»	50 à 58	» id.
Ceylan (par Londres). , . . .	»	90 à 100	» id.
Martinique (Guadeloupe) . . .	»	130 à 135	» id.

## 1869

Le chiffre des importations s'est élevé à 18,688 tonnes, c'est-à-dire 2,800 tonnes de plus qu'en 1868.

Les relations de Marseille avec le Brésil continuent à s'accroître et les arrivages de cafés de cette provenance se développent de plus en plus; ils ont représenté, en 1869, plus des trois quarts de l'importation générale.

## 1870

Le chiffre des importations est descendu à 15,427 tonnes. C'est une forte diminution sur 1869; mais, si on compare ce chiffre avec celui de 1866 (12,300 tonnes), on constate encore une augmentation de 3,000 tonnes.

La Chambre de Commerce signale, avec satisfaction, l'augmentation toujours croissante de l'importation des cafés des Indes anglaises d'où le marché de Marseille n'en recevait presque pas, il y a quelques années.

Ainsi, de 24 tonnes en 1866, l'importation des cafés de cette provenance s'est élevée à 1,045 tonnes en 1870.

## 1871

Le commerce des cafés a présenté un intérêt exceptionnel pendant l'année 1871. Les qualités du Brésil, qui forment l'aliment principal de notre marché, ont éprouvé une hausse de 40 0/0 environ. Les prix qui étaient à 66 fr. au mois de mars, s'élevaient à 88 fr. 94 c. en décembre.

La position des cafés *dits de bon goût*, a suivi le mouvement général; mais la hausse est moins considérable que sur les Rio. Les qualités de Moka, seules, par une exception singulière, sont restées à peu près aux mêmes prix.

La moyenne des prix des cafés *bon goût*, pendant l'année 1871, s'établit de la manière suivante :

Moka-Aden . . . . .	F. 121 à 122
Moka-Alexandrie. . . . .	» 108 à 109
Porto-Rico. . . . .	» 85 à 86
Maracaïbo . . . . .	» 77 à 78
Haiti . . . . .	» 77 à 78
Indes anglaises . . . . .	» 82 à 83

## 1872

La hausse des cafés en 1872 n'a pas été tout à fait le résultat de la spéculation; elle a été plutôt la conséquence des petites récoltes dans le Brésil et les autres pays de production, et des besoins toujours croissants de la consommation, tant en Europe qu'aux États-Unis.

Dans ce dernier pays surtout, le débouché augmente chaque année, et la réduction des droits mise en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1872 ne peut que lui donner une importance plus grande. Aujourd'hui, la place de New-York tend à devenir le plus grand marché régulateur des cafés. La campagne nouvelle s'ouvre donc avec de hauts prix et sans grande probabilité de les voir fléchir bientôt.

Les importations directes des cafés *bon goût* ne s'élèvent qu'à 3,000 tonnes environ, et il est regrettable que, depuis l'ouverture du Canal de Suez, nos relations avec les Indes n'aient pas pris plus d'extension. Cela est dû principalement à l'insuffisance des transports. L'année dernière, plusieurs parties de cafés achetées pour Marseille, ont dû recevoir une autre destination, les expéditeurs ne trouvant pas de bateaux à vapeur sous charge pour notre port.

#### 1873

Le mouvement des cafés pendant l'année 1873 a dépassé toutes les prévisions; la cause, en première ligne, est dans l'accroissement général de la consommation, aussi bien en Europe qu'aux États-Unis.

Les importations de café *bon goût* ont considérablement augmenté pendant cette année. Elles s'élèvent à 7,500 tonnes contre 3,000 tonnes en 1872.

Cette augmentation porte principalement sur les provenances de l'Inde, dont l'importation s'est élevée de 733 tonnes à 1,878.

La Chambre de Commerce fait remarquer que l'insuffisance des transports par vapeur avec les Indes, d'un côté, et les tarifs élevés des chemins de fer, de l'autre, mettent obstacle à un plus grand développement de notre commerce avec ce pays producteur.

#### 1874

La Chambre de Commerce, en signalant une nouvelle augmentation dans les arrivages de cafés des Indes, qui se sont élevés de 2,000 tonnes à 4,417 tonnes, constate avec regret l'insuffisance des moyens de transport.

« Nous n'avons, dit-elle, sur la ligne des Indes qu'une seule compagnie française, celle des Messageries, et les moyens mis par elle au service du commerce ont été plus qu'insuffisants. Des marchandises achetées en destination de notre place et chargées sur les vapeurs des Messageries, ont dû subir des séjours beaucoup trop prolongés dans les lieux de transbordement, et il en est résulté des pertes très-sérieuses. Ce fâcheux état de choses a mis souvent nos importateurs dans la nécessité de recourir à l'affrètement direct de bateaux étrangers et aux lignes régulières des compagnies italiennes. Les Messageries ont reconnu, par l'organe de leurs administrateurs, l'avantage qu'il y aurait à organiser sur de nouvelles bases leurs services sur les Indes, et il faut espérer qu'à l'avenir, elles pourront satisfaire, dans une plus large mesure, aux besoins de notre commerce. »

Il s'est produit, dans le courant de cette année, un fait qui est constaté avec satisfaction par la Chambre de Commerce; c'est l'établissement d'une ligne télégra-

prique entre l'Europe et le Brésil. Cette rapidité de communication permet actuellement au commerce de Marseille, après avoir télégraphié sa demande, de recevoir des marchandises du Brésil en trente jours, alors que deux mois suffisaient à peine pour la même opération.

L'analyse des rapports de la Chambre de Commerce, que nous venons de placer sous les yeux du lecteur, lui a fait connaître les différentes phases du commerce des cafés à Marseille, depuis une quinzaine d'années. Nous complétons ces utiles renseignements, en résumant dans un tableau, ci-annexé, le mouvement des importations de cette denrée exotique, avec l'indication des pays de provenance, depuis 1855 jusqu'au 31 décembre 1874.

## CAFÉS — IMPORTATIONS

PROVENANCES	1855	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Moka (Zanzibar).....	»	528	87	540	692	785	544	»	»
id. (Egypte).....	»	»	»	»	»	»	»	130	304
Cuba et Porto-Rico.....	1.009	645	674	185	253	404	383	512	468
Maracaibo	760	887	1.896	3.018	1.654	2.005	1.865	3.080	3.585
Guayra... } Venezuela.....									
Haiti.....	743	1.920	717	2.282	1.808	1.525	2.419	1.570	1.522
Brésil.....	9 424	7.400	8 166	13.934	9.925	9.354	6.855	10.609	10.821
Indes anglaises et hollandaises.....	348	382	»	276	»	»	»	86	28
Réunion, Guadeloupe et Martinique.....	31	»	»	»	»	»	»	88	73
Diverses provenances.....	1.499	»	»	»	1.736	245	452	179	227
Totaux.....	13.814	11.772	11.490	20.233	15.951	14.530	13.308	15.166	17.068

## CAFÉS — IMPORTATIONS (suite)

PROVENANCES	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Moka (Zanzibar).....	420	452	»	391	»	»	»	»	»
id. (Egypte).....	666	669	520	615	775	505	229	819	1.943
Cuba et Porto-Rico.....	308	432	212	520	214	123	20	358	705
Maracaibo	1.900	1.070	700	1.026	1.206	577	744	1.300	1.040
Guayra... } Venezuela.....									
Haiti.....	1.326	785	780	150	806	420	489	1.065	512
Brésil.....	7.025	15.549	12.900	14.688	10.151	9.825	6.737	13.294	10.010
Indes anglaises et hollandaises.....	24	446	100	202	1.045	316	733	1.878	4.417
Réunion, Guadeloupe et Martinique.....	13	19	22	23	»	»	»	»	»
Diverses provenances.....	618	200	2.174	1.073	1 230	2.986	1.087	2.595	1.552
Totaux.....	12.300	19.622	16.408	18.688	15.427	14.754	10.039	20.809	20.179

## CACAO

Les importations des Cacaos à Marseille n'ont pas cessé de décroître depuis vingt ans.

Le tableau que nous transcrivons ci-après, fait connaître, en effet, que le chiffre de ces importations est descendu de 730 tonnes en 1855 à 494 tonnes en 1865 et à 307 tonnes en 1874.

Paris et quelques grandes usines qui s'approvisionnent dans les ports de l'Océan, ont, en quelque sorte le monopole de la fabrication du chocolat ; ce qui réduit de jour en jour la part que prennent à la consommation des cacaos les fabriques des villes du Midi.

PROVENANCES	1855	1865	1870	1874
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Brésil (Para et Bahia).....	186	310	141	1
Haiti.....	206	22	»	»
Venezuela.....	20	80	23	38
Possessions anglaises.....	38	14	»	133
id. françaises.....	118	68	92	»
Autres pays.....	195	»	38	135
<b>Totaux.....</b>	<b>730</b>	<b>494</b>	<b>294</b>	<b>307</b>

## POIVRES

Le commerce des poivres, qui a pris un assez grand développement depuis trois ans, était resté stationnaire pendant bien des années. En 1871, le chiffre de ses importations était le même qu'en 1855, et l'année suivante, il diminuait de la moitié, pour se relever, il est vrai, en 1873 et augmenter encore en 1874 et 1875.

Voici le détail des arrivages depuis 1855, avec la cote des prix depuis 1863 :

1855 — 1,570 tonnes.		
1860 — 1,056 id.		
1861 — 536 id.		
1862 — 650 id.	F. 90 à 102 les 100 kilogrammes.	
1863 — 1,465 id.	90 à 102	id.
1864 — 1,476 id.	83 à 100	id.
1865 — 1,300 id.	75 à 86	id.
1866 — 1,317 id.	74 à 86	id.
1867 — 1,055 id.	84 à 88	id.
1868 — 566 id.	78 à 90	id.
1869 — 1,171 id.	86 à 110	id.
1870 — 752 id.	104 à 150	id.
1871 — 1,576 id.	150 à 156 (1)	id.
1872 — 720 id.	156 à 158	id.
1873 — 2,228 id.	152 à 180	id.
1874 — 2,029 id.	120 à 180	id.
1875 — 3,078 id.	—	—

Le tableau ci-après fait connaître, avec l'indication des provenances, les quantités importées en 1855, et pendant les huit dernières années :

PROVENANCES	1855	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Angleterre.....	17	4	238	322	114	89	»	»	»	»
Italie.....	62	»	6	178	1	»	»	»	»	»
Indes anglaises.....	1.005	30	2	58	263	300	359	240	753	1.357
id. hollandaises.....	285	1.283	796	»	779	363	849	87	1.139	297
Autres pays.....	201	3	13	8	4	»	368	393	336	375
Totaux .....	1.570	1.317	1.055	566	1.171	752	1.576	720	2.228	2.029

L'ouverture du Canal de Suez a été favorable à l'importation des poivres, qui tendent à devenir l'objet d'un commerce très important pour notre ville.

(1) Les droits de Douane ont été augmentés pendant cette année.

## GRAINES OLÉAGINEUSES

La production des huiles de graines a considérablement augmenté, par suite du progrès des sciences et de l'emploi général des machines à vapeur. On extrait aujourd'hui des huiles de toutes sortes de graines, et l'on est souvent tenté de se demander, si ces huiles ne finiront pas par remplacer entièrement l'huile d'olive dans la consommation.

Les huiles de graines, qui ont la plus grande importance commerciale, sont celles de colza, d'œillette ou pavot, de lin, de sésame et d'arachide.

La culture des colzas et des œillettes se fait sur une grande échelle dans nos départements du Nord. Quant aux graines de lin, de sésame et d'arachide, qui forment l'objet d'un commerce très-considérable à Marseille, elles sont importées, savoir : celles de lin et de sésame, de la Turquie, de la Russie, de l'Italie et des Indes Orientales; et celles d'arachide, du Sénégal et de la Côte Occidentale d'Afrique.

En 1832, l'importation des graines oléagineuses à Marseille se bornait à 250 tonnes venues de la Mer Noire; aujourd'hui, cette importation s'élève à plus de 200,000 tonnes.

Il est très-intéressant de suivre, dans les comptes-rendus publiés par la Chambre de Commerce, depuis une quinzaine d'années, la marche progressive de cette branche si importante du commerce marseillais.

## 1861

« Le commerce des graines oléagineuses, qui date de vingt-cinq ans à peine, lisons-nous dans le compte-rendu de 1861, a acquis, dans ce court espace de temps une grande importance. Le surcroît de consommation des huiles d'olive que rendait nécessaire le graissage des machines, coïncidant avec le déficit des récoltes, il fallut forcément chercher, pour la fabrication des savons, des huiles auxiliaires. On commença par introduire des graines de lin; les sésames du Levant vinrent ensuite et, peu après, les arachides de la Côte Occidentale d'Afrique et les sésames de l'Inde fournirent à notre commerce des ressources constantes et inappréciables. »

Les huileries de Marseille, d'abord installées en vue des besoins de la savonnerie, ne tardèrent pas à fournir, à la consommation, des huiles à bouche, des huiles lampantes, dont le produit égale à peu près la valeur des huiles à fabrique.

L'agriculture elle-même a trouvé dans les tourteaux, — résidus des graines



oléagineuses, — un engrais précieux qui, utilisé pour le blé, les garances, la vigne, a donné à la culture des départements environnants une grande importance.

Le commerce des graines oléagineuses, qui doit à Marseille sa plus vive impulsion, a donc été, pour toutes les branches de l'industrie nationale, une source de progrès et de bénéfices.

Les graines sont affranchies de tout droit pour les provenances directes sous pavillon français ou pavillons assimilés par les traités; elles paient un droit différentiel, alors seulement qu'elles viennent d'un entrepôt ou qu'elles arrivent sous pavillon étranger. L'assimilation des pavillons est donc le seul moyen qui reste pour développer cette branche d'industrie; mais, on ne peut atteindre ce but que par de larges concessions préalablement octroyées en faveur de la marine marchande. La chambre de Commerce a déjà eu l'occasion d'exprimer ce double vœu.

#### 1862

Les arrivages de graines qui n'avaient pas cessé de progresser depuis 1855, ont encore augmenté, en 1862, dans une notable proportion. La Chambre de Commerce constate que l'augmentation extraordinaire des importations de cette année n'a troublé ni les transactions, ni les opérations des fabriques. Les prix se sont maintenus en hausse et la consommation a complètement absorbé la production des huileries.

#### 1863

Les importations de graines sont restées les mêmes ou ont très-peu fléchi en 1863, quoique le commerce ait été atteint par deux faits qui devaient en diminuer l'activité. D'une part, la récolte des colzas, qui a été très-abondante, aurait pu nuire à la vente des huiles lampantes; d'autre part, la savonnerie a employé des quantités considérables de saindoux d'Amérique. La place de Marseille a reçu 12 millions de kilogr. de cette graisse, ce qui équivaut à la trituration de 300,000 quintaux métriques de graines oléagineuses environ.

#### 1864

Cette année n'a pas été aussi satisfaisante pour le commerce des graines oléagineuses.

La culture du coton a exercé dans le Levant une certaine influence sur la culture des graines. — Les importations de sésames de cette contrée ont été réduites de plus de la moitié. Les arrivages de sésames de l'Inde se sont maintenus à peu près au

chiffre moyen des années précédentes. Dans les vastes territoires de l'Inde, la substitution d'une culture à l'autre a été moins rapide peut-être, mais les importations de 1864 proviennent de la récolte de 1863.

La concurrence des huiles de pétrole a nui, en outre, à la vente des huiles de graines. Il est hors de doute que les pétroles pénètrent peu à peu dans notre consommation et qu'ils porteront un grave préjudice au commerce des graines oléagineuses. Déjà, malgré la mauvaise récolte de colzas, les huiles lampantes de toutes sortes ont éprouvé une baisse sensible qui, bien certainement, n'a eu d'autre cause que l'introduction des huiles de pétrole dans la consommation.

#### 1865

Les craintes manifestées par les fabricants d'huile ne se sont pas réalisées. L'année 1865 a vu augmenter, de 215,000 tonnes, le chiffre des importations de graines oléagineuses.

Cependant, l'Egypte a cessé ses envois; l'Asie-Mineure et les Indes les ont de beaucoup réduits, mais l'extension de la culture du coton dans le bassin de la Méditerranée a donné lieu à une active importation et à largement compensé ces diminutions.

#### 1866

Diminution de 307,830 quintaux métriques sur le chiffre des importations de l'année précédente.

Ce déficit ne saurait être attribué à une condition moins favorable du marché. Les ventes ont été aussi faciles que par le passé, les prix se sont bien maintenus et ont même haussé pour certaines qualités, surtout pour les graines pouvant produire des huiles à bouche surfines, fines et mi-fines.

La diminution signalée a particulièrement porté sur les graines de lin, de ravison, de Colza et de coton. La rareté des arrivages de ces graines a eu pour cause le peu d'abondance des récoltes dans la Russie méridionale et les achats que les Anglais ont faits de ces produits à des prix supérieurs aux nôtres.

Sur le marché d'Alexandrie, le commerce Marseillais a également rencontré, pour les graines de coton, la concurrence des Anglais qui ont enlevé la plus grande partie de la production de ce pays.

Il s'est produit, en outre, une légère diminution sur les importations du Levant, où la culture du coton a remplacé celle du sésame.

La même cause a déterminé les mêmes effets à l'égard des importations de l'Inde. Par contre, les sésames de Calcutta semblent devoir jouer un rôle très-important sur notre marché. Déjà, plusieurs cargaisons ont été vendues à livrer, et diverses nouvelles expéditions sont annoncées.

Il est regrettable que les navires qui apporteront ces graines à Marseille ou qui devront aller les chercher, ne puissent pas trouver, dans notre port, un fret de sortie pour cette destination.

#### 1867

Les importations s'élèvent à 1,403,200 quintaux métriques, soit une augmentation de 334,000 quintaux, sur l'année 1866.

La Chambre de Commerce signale comme un symptôme satisfaisant pour notre industrie, l'emploi de cet excédant, soit par les fabriques, soit par la consommation, sans qu'il ait amené ni accumulation de stock, ni dépréciation sensible dans les cours.

L'importance croissante des huileries de Marseille tient en grande partie à l'excellence de leurs produits; mais elle a aussi pour cause la diminution progressive des importations d'huile d'olive.

#### 1868

Nouvelle augmentation dans les arrivages. Les importations s'élèvent à 1,701,000 quintaux métriques.

Toutes les huileries sont en pleine activité, elles ont ensemble 930 presses. Avant quelques mois, trois nouvelles usines seront terminées et le nombre total des presses sera de 975, ce qui permettra de triturer annuellement 1,785,000 quintaux métriques, en comptant sur une moyenne de 300 jours de travail, et de 600 kilogr. de graines par presse et par jour.

Le développement du commerce des graines à Marseille est des plus remarquables; mais les débouchés de ce marché augmenteraient encore et seraient presque sans limites, si une importation plus considérable permettait à l'industrie de produire à plus bas prix.

« Sous ce rapport, — ajoute le compte-rendu annuel de la Chambre de Commerce, « auquel nous avons emprunté les détails qui précèdent, — sous ce rapport, il est à « présumer que l'assimilation des pavillons, qui doit avoir lieu en 1869, favorisera de

« plus en plus le transport des graines dans nos ports. Nous espérons que nos agriculteurs, appréciant de plus en plus les avantages de l'emploi des tourteaux, augmenteront progressivement leur consommation, et nous pourrions alors oser prédire, sans crainte, un avenir encore plus prospère à cette branche de notre commerce et de nouveaux développements à l'industrie de nos huileries ».

#### 1869

Bien que les importations de 1869 aient été un peu au-dessous de celles de l'année 1868, les huileries ont trituré 1,736,190 quintaux métriques de graines, soit en moyenne 144,682 quintaux par mois. C'est une augmentation de 253,830 quintaux sur l'exercice 1868.

Malgré l'abondance d'huile de toutes sortes, on peut dire que les débouchés du commerce de Marseille ont été en rapport avec la production des usines, puisque le stock en huile, à la fin de l'année, est à peu près le même que celui de 1868.

La Chambre de Commerce a confiance dans l'avenir de l'industrie locale de l'huilerie, car le percement du Canal de Suez ne peut manquer d'augmenter considérablement les relations du marché de Marseille avec l'Inde et lui assurer, par suite, de plus fortes importations de graines. Les côtes orientale et occidentale de l'Afrique en promettent aussi de grandes quantités, et la production du Levant augmentera à mesure que la culture du coton offrira moins d'avantages.

#### 1870

Les importations de graines ont atteint un chiffre inconnu jusqu'alors sur le marché de Marseille. Elles se sont élevées à 1,849,860 quintaux métriques. Il est certain que ce chiffre aurait été dépassé, sans les événements désastreux dont la France a été le théâtre, et qui ont eu pour résultat de paralyser toutes les affaires pendant le second semestre de l'année 1870.

L'année 1871 se présente sous des auspices peu favorables aux huileries. Les avis de récoltes réduites à la côte de Coromandel, à Calcutta, au Sénégal et dans le Levant, font supposer que les importations de 1871 présenteront un grand déficit sur 1870.

#### 1871

Les arrivages donnent, en effet, sur ceux de l'année précédente, une diminution de 117,430 quintaux métriques.

Cette diminution porte principalement sur les sésames des Indes et d'Afrique.

L'importation des arachides s'est maintenue dans les chiffres les plus élevés que cette qualité ait jamais fournis.

Le stock de graines en fabrique ou en magasin a augmenté de 75,000 quintaux métriques.

Cette augmentation est due, en partie, au projet d'impôt sur les matières premières, dont l'adoption ne peut être que très-préjudiciable pour l'huilerie marseillaise. Les droits dont il est question pour les graines oléagineuses, n'arrêteraient pas seulement le développement de cette industrie, mais pourraient entraîner sa ruine; car, en même temps qu'ils porteraient à la savonnerie, dont le sort est lié à celui de l'huilerie, des atteintes non moins graves qu'à la navigation, au commerce d'exportation et à beaucoup d'autres intérêts commerciaux, ils favoriseraient l'Italie, qui nous offrait naguère de larges débouchés et où commencent à se créer maintenant de grandes huileries.

#### 1872

Nouvelle diminution dans le chiffre des importations.

Les arrivages des sésames de l'Inde et des graines de lin de la Russie ont sensiblement diminué.

Ce déficit a été heureusement atténué par une augmentation dans les envois des graines de colza, de ravison et de coton.

L'huilerie a trouvé d'ailleurs un aliment pour son travail dans les fortes réserves qui existaient en magasin à la fin de 1871, et qui y avait fait accumuler l'espoir de bénéficier des droits de douane dont étaient menacées les graines oléagineuses, droits qui ont été votés en juillet dernier.

Cette menace depuis si longtemps suspendue sur les graines a surexcité le mouvement d'importation, et le travail de l'huilerie, à la production de laquelle n'ont plus correspondu les besoins de la consommation. Aussi, en est-il résulté une baisse sur les prix qui a été, pour la plupart des graines, de 8 à 10 0/0.

#### 1873

Augmentation de 236,820 quintaux métriques sur les arrivages de 1872.

La Chambre de Commerce fait, à cette occasion, l'observation suivante :

Dans les deux plus fortes années d'importation, 1870-1873, les excédants n'ont pas été fournis par les mêmes provenances; l'augmentation était produite, en 1870,

par les graines riches—sésames de l'Inde et de l'Afrique; — en 1873, par les graines de moindre rendement, — colzas du Danube — et par les graines les plus pauvres, — les cotons.

Depuis quelques années, on constate une tendance d'augmentation sur les quantités d'arachides, de cotons, de colzas et de ravisons, et, par contre, une tendance de diminution sur les graines de sésame de l'Inde et les graines de lin.

Cette décroissance s'explique, pour les sésames de l'Inde, par les mauvaises récoltes successives de Calcutta et de la côte de Malabar; mais, on peut espérer que, ces deux points reprenant leur importance moyenne de production, nous verrons, à l'avenir, les arrivages de l'Inde fournir un contingent plus élevé.

Quant aux lins de Russie, nos maisons d'importation sont portées à diriger de préférence leurs chargements sur les marchés anglais, sans doute plus avantageux et où notamment les tourteaux de lin, employés pour la nourriture des bestiaux, ont une plus value telle que ceux même fabriqués à Marseille sont à peu près tous expédiés en Angleterre.

Par le développement général qui se remarque dans la production des graines oléagineuses, l'approvisionnement de nos huileries semble, d'ailleurs, largement assuré. Il faut s'en féliciter, car l'abondance des matières premières et leurs bas prix, peuvent seuls permettre aux produits de notre industrie locale, de lutter sans trop de désavantages contre leurs similaires.

#### 1874

Les importations de graines oléagineuses ont atteint le chiffre de deux millions de quintaux métriques.

Les arrivages de sésames ont augmenté dans une assez grande proportion.

Une autre augmentation signalée est celle des arachides en coques, à la suite de récoltes exceptionnellement bonnes sur tous les points producteur de la côte d'Afrique; aussi, l'importation de ces graines, la plus considérable qui ait été jamais constatée, dépasse-t-elle de près de 200,000 quintaux métriques le chiffre d'arrivage moyens des sept dernières années.

Les quantités de graines de toutes sortes, importées en 1874, représentent en huiles, environ 660,000 quintaux métriques; en tourteaux, 1,410,630 quintaux métriques, soit approximativement un rendement moyen d'huile de 31,87 0/0.

En ce qui concerne l'industrie de l'huilerie, il est hors de doute, aujourd'hui, que les débouchés de nos huiles ont grandi dans une proportion au moins égale à

l'accroissement de notre importation, ce qui peut être attribué aux meilleures conditions dans lesquelles nous arrivent les graines de qualité supérieure, dont le transport rapide par bateaux à vapeur prend, chaque année, plus de développement, et aussi aux perfectionnements que s'efforce d'apporter l'huilerie à la fabrication de ses produits.

C'est une voie dans laquelle elle doit persévérer pour conserver sa position vis à vis de la concurrence étrangère, qui n'a pas à supporter les lourdes charges fiscales dont sont malheureusement grevés notre commerce et notre industrie.

Une statistique, relevée avec un soin exceptionnel par MM. les courtiers, nous permet de donner, ci-après, un tableau récapitulatif fort exact, faisant connaître les progrès successifs de l'importation des graines oléagineuses depuis 1855 jusqu'à la fin de l'année 1874.

MOUVEMENT COMPARATIF DES ARRIVAGES DE 1855 A 1874

ANNÉES	SÉSAMES		ARACHIDES		LINS	GRAINES de coton	COUPRAS et Palmistes	COULEAS et Ravisons	AUTRES sortes	TOTAUX	EXISTENCES AU 31 DÉCEMBRE	
	Levant	Inde et Afrique	En coques	Décor- tiquées							Magasins	Fabrique Approxim.
	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.
1855	159.703	190.512	225.290	»	124.473	38.778	13.166	»	1.760	753.682	»	»
1856	194.406	376.841	270.746	21.650	167.871	99.943	19.052	»	10.750	1.161.259	»	»
1857	117.000	575.820	260.425	54.715	54.890	65.857	81.077	»	8.900	1.168.184	»	»
1858	90.690	450.375	250.245	8.155	56.578	10.515	86.440	4.880	9.495	917.873	76.200	80.000
1859	188.425	490.330	211.700	1.910	152.680	33.390	29.700	2.200	1.650	1.061.985	99.950	150.000
1860	116.900	362.095	216.570	1.170	245.750	49.070	48.585	85.300	20.530	1.093.970	92.400	108.000
1861	79.590	310.590	175.390	640	241.060	67.090	46.990	97.950	13.720	1.033.020	25.700	139.000
1862	143.295	327.900	281.480	930	185.370	75.990	68.705	79.860	19.380	1.182.360	19.500	157.000
1863	149.830	343.390	237.460	»	91.400	76.800	67.850	58.520	5.980	1.031.230	8.100	121.000
1864	70.480	359.280	277.700	910	213.650	67.030	76.840	94.040	1.850	1.161.780	17.530	229.000
1865	60.260	259.510	321.890	14.000	307.260	173.050	62.580	170.350	7.830	1.876.770	72.600	250.000
1866	47.730	254.810	298.170	1.920	178.840	116.720	93.270	51.720	25.720	1.068.940	7.500	95.000
1867	75.530	329.760	403.020	5.550	216.390	140.050	94.430	93.590	41.980	1.403.200	38.780	160.000
1868	90.130	320.980	423.370	25.450	402.990	139.800	154.650	123.570	20.120	1.701.060	67.480	350.000
1869	185.900	381.720	329.070	40.480	332.820	137.410	160.540	89.290	4.670	1.661.900	66.290	276.900
1870	128.780	649.250	417.650	38.080	171.820	182.140	152.850	101.810	8.480	1.849.860	280.450	94.000
1871	112.590	441.730	419.120	51.340	197.610	156.720	151.660	166.500	35.160	1.782.430	228.500	221.500
1872	131.470	295.450	435.890	64.720	161.150	198.580	165.110	188.760	34.380	1.675.510	127.000	212.000
1873	142.180	288.350	445.760	65.420	118.580	310.000	144.130	387.710	60.200	1.912.380	89.800	370.000
1874	41.790	551.130	624.650	36.820	108.350	295.180	154.660	218.260	39.790	2.070.630	138.110	325.000

Pour compléter ce renseignement si utile, nous transcrivons ci-après un tableau publié par la Chambre de Commerce et qui donne les prix des principales graines vendues sur le marché de Marseille, pendant l'année 1874.

## PRIX DES PRINCIPALES GRAINES OLÉAGINEUSES SUR LA PLACE DE MARSEILLE, EN 1874

QUALITÉS DES GRAINES		PRIX	
		le plus bas	le plus haut
Sésames .....	{ Jaffa.....	53 »	62 »
	{ Côte Coromandel.....	34 »	43 75
	{ Blanches de Kurrachée.....	42 »	50 50
	{ Bangkok.....	36 50	43 50
	{ Mozambique.....	42 50	48 »
	{ Sénégal.....	42 75	49 »
Arachides.....	{ Décortiquées. . . { Mozambique.....	40 »	43 25
	{ Inde.....	» »	» »
	{ En coques..... { Espagne.....	37 50	41 25
	{ Gambie.....	29 »	36 50
Lins.....	{ Russie.....	32 »	36 »
	{ Sicile.....	35 »	37 75
Colzas .....	Danube.....	30 »	34 »
Ravisons.....	Russie.....	18 50	23 »
Cotons.....	{ Égypte.....	16 50	18 65
	{ Sénégal.....	12 »	13 50
Copras .....	Australie.....	54 »	59 »
Palmistes.....	{ Sud (du cap des Palmes).....	32 »	35 »
	{ Nord id. id. ....	36 »	38 »
Pavots .....	Smyrne.....	50 50	53 50



## TOURTEAUX DE GRAINES OLÉAGINEUSES

On appelle *Tourteau*, le marc ou résidu des graines oléagineuses, écrasées et soumises à l'action du pressoir afin d'extraire l'huile qu'elles contiennent. Il y a autant d'espèces de tourteaux, qu'il y a d'espèces de graines fournissant de l'huile au moyen du pressoir.

Tous les tourteaux peuvent servir, comme engrais, à l'amélioration du sol ; mais tous ne sont pas aptes à servir de nourriture aux animaux.

*Tourteau de colza.* Ce tourteau est mince, assez friable ; sa couleur est chiné-noir, rouge et jaune ; son odeur rappelle un peu celle de l'huile de colza. — 100 kilogr. de graines produisent de 45 à 50 kilogr. de tourteau. On l'emploie comme engrais et on le donne aussi aux animaux afin de les pousser à la graisse.

*Tourteau de lin.* Presque tous les tourteaux de lin, qui se fabriquent en France, sont expédiés pour l'Angleterre et la Belgique, où on les emploie à l'alimentation du bétail. 100 kilogr. de bonne graine de lin donnent de 50 à 55 kilogr. de tourteau.

*Le tourteau d'arachide*, généralement employé comme engrais, est blanchâtre, parce qu'il contient une fécule blanche et fine. Ce tourteau est dur et pesant ; il contient, à l'état normal, 6 0/0 d'azote.

*Le tourteau de sésame* est employé comme engrais ; mais on s'en sert aussi pour nourrir les animaux domestiques. Il contient de 6 à 11 0/0 d'azote. 100 kilogr. de graines fournissent de 50 à 60 kilogr. de tourteau.

Les tourteaux ont été connus, dans le commerce de Marseille, à l'époque où a commencé la trituration des graines oléagineuses. Dans l'origine, le manque d'emploi les rendait sans débouché possible, et par conséquent, sans valeur. Mais, au bout de quelque temps, les tourteaux ont été appréciés ; leur utilité a été reconnue et ils sont devenus un article important dans l'industrie de l'huilerie.

Les tourteaux de lin, généralement employés pour la nourriture des bestiaux, sont expédiés en Angleterre.

Les autres qualités : sésames, arachides, cotons, ravisons, copras et palmistes, sont employées comme engrais, par l'agriculture, dans le département des Bouches-du-Rhône et dans toute la région du Midi.

Le commerce des tourteaux est soumis naturellement aux mêmes conditions que celui des graines oléagineuses. Lorsque les importations des graines sont en progrès, les huileries fonctionnent avec plus d'activité et produisent une plus grande quantité de tourteaux.

Les prix, cependant, subissent d'autres influences, et il est intéressant d'en suivre le cours pendant quelques années.

La production totale des tourteaux s'est élevée, en 1861, à 672,677 quintaux métriques. Le tourteau de lin s'est vendu 19 à 19 fr. 50 c. les 100 kilogr. Les sésames, de 14 à 15 fr.; les arachides et les ravisons, 12 fr., et les autres qualités à un prix inférieur.

#### 1862

Production totale : 684,966 quintaux métriques.

Sur 257,666 quintaux de tourteaux de sésame, 70,000 quintaux provenant de la trituration de graines qui ont produit de l'huile mangeable, se sont vendus dans de meilleures conditions que les autres, parce qu'ils ont pu être employés à la nourriture des bestiaux; les autres tourteaux de sésame, dits tourteaux noirs, ont été affectés aux engrais.

En général, ces diverses qualités ont trouvé un écoulement facile. Les prix se sont maintenus comme en 1861.

#### 1863

Production : 640,500 quintaux.

Les tourteaux de lin ont trouvé un débouché assuré en Angleterre et, cependant, les prix ont baissé de 1 à 2 fr. par 100 kilogrammes.

La même baisse s'est fait sentir pour la vente des autres qualités.

On attribue cette dépréciation à une sorte de malaise qu'éprouve l'agriculture et principalement celle de Vaucluse, dont les produits en garance se sont fort mal vendus.

#### 1864

Production : 725,000 quintaux métriques.

Les tourteaux de lin ont été vendus en Angleterre, pour la nourriture des bestiaux, de 16 à 18 fr. 50 c. les 100 kilogrammes.

Les tourteaux de sésame du Levant, employés pour la nourriture des bestiaux dans les Bouches-du-Rhône et les départements environnants, vendus 13 à 14 francs.

Les sésames de l'Inde et les autres qualités de tourteaux affectées aux engrais, ont vu encore baisser leurs prix.

Sésames de l'Inde. . . . .	F. 10 » à 13 »
Arachides. . . . .	8 50 à 9 50

Ravisons et cotons . . . . .	F. 8 » à 9 »
Palmistes . . . . .	4 » à 5 »

L'infériorité des prix est attribuée, comme l'année précédente, à la continuation du malaise dont l'agriculture est frappée dans les départements du Midi.

## 1865

Production : 849,000 quintaux métriques.

Les prix des tourteaux ont été, en général, inférieurs à ceux de 1864. Cette dépréciation a porté un grand préjudice à la fabrication. La Chambre de Commerce demande que les chemins de fer veuillent bien diminuer les prix de transport des tourteaux, pour permettre à l'industrie marseillaise d'étendre le rayon de ses débouchés. Cette mesure serait, en même temps, très avantageuse pour l'agriculture qui pourrait se procurer des engrais à de meilleures conditions.

## 1866

Production : 717,000 quintaux métriques.

Les importations de tourteaux, à peu près nulles jusqu'en 1865 et qui avaient été, cette année, de 12,000 quintaux, se sont élevées, en 1866, à 54,000 quintaux. L'Égypte a expédié 13,000 quintaux de tourteaux de coton; le Portugal, 39,000 quintaux de tourteaux de ricin, et l'Italie, 2,000 quintaux de diverses graines.

Le chiffre des exportations a été aussi beaucoup plus considérable que les années précédentes; il s'est élevé à 240,008 quintaux, dont 8,000 expédiés à la Guadeloupe, à la Martinique et le reste en Angleterre.

Sur la demande de la Chambre de Commerce, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a réduit le prix des transports des tourteaux; mais cet abaissement de tarif, par suite des conditions auxquelles il est soumis, n'a pu produire tous les avantages que l'industrie des huileries en espérait.

Le tarif différentiel établi par la Compagnie est beaucoup plus favorable aux usines de la Bourgogne qu'à celles de Marseille, en ce qui concerne les expéditions de tourteaux pour le département de Vaucluse, qui est le plus grand centre de consommation de cet article. Les usines de Bourgogne, d'après ce tarif différentiel, ont la faculté d'expédier leurs tourteaux aux prix les plus réduits, soit à 4 centimes par tonne et par kilomètre, tandis que la distance de 120 kilomètres seulement qui sépare Marseille du département de Vaucluse, ne nous permet pas de faire jouir nos expéditions de ce même avantage. Les fabricants demandent un tarif unique de 4 centimes par tonne et par kilomètre, pour le transport des tourteaux, quelle que soit la distance parcourue.

**1867**

Production : 897,000 quintaux métriques.

Les importations ont diminué de la moitié, mais les exportations se sont élevées de 240,000 à 355,000 quintaux métriques.

Sur cette quantité, 349,500 quintaux métriques ont été expédiés en Angleterre, principalement en tourteaux de lin, d'arachide, de sésame et de coton.

Les cours des tourteaux, par suite de ce mouvement considérable d'exportation, se sont maintenus au-dessus des prix moyens.

**1868**

Production : 1,060,000 quintaux métriques, soit une augmentation de 263,000 quintaux métriques sur l'année 1867.

Les exportations ont atteint le chiffre de 450,000 quintaux métriques, presque en totalité à destination de l'Angleterre, dépassant ainsi de 100,000 quintaux métriques celles de 1867.

Les prix ont varié, pour les tourteaux de lin, de 17 fr. 50 à 22 fr., pour les sésames du Levant, de 12 fr. à 16 fr. 50 et pour les autres espèces de tourteaux, de 10 à 14 fr. et de 4 à 7 fr. 50

**1869**

Production : 1,029,000 quintaux métriques.

Les prix élevés pendant le premier semestre, par suite d'achats importants pour compte de l'Angleterre, ont faibli dès que la demande de ce pays s'est ralentie, et ils n'ont pas pu se relever, malgré le débouché important qu'offre l'Agriculture dans les Bouches-du-Rhône et les départements voisins.

**1870**

Production : 1,156,000 quintaux métriques.

Il a été exporté 317,000 quintaux métriques, dont 297,000 pour l'Angleterre. L'agriculture dans les départements du Midi en a consommé plus de 800,000 quintaux.

**1871**

Production : 1,116,000 quintaux métriques.

Le chiffre des exportations ne s'est élevé qu'à 280,000 quintaux répartis ainsi qu'il suit :

Angleterre . . . . .	180,000	quintaux métriques.
Italie et Colonies. . . . .	45,000	»
Intérieur et Nord de la France. . . . .	55,000	»
Les départements en ont consommé . .	780,000	»
Stock . . . . .	56,000	»
Total . . . . .	1,116,000	quintaux métriques.

**1872**

Production : 1,163,000 quintaux métriques.

Les exportations ont considérablement diminué, notamment en ce qui concerne l'Angleterre (140,000 quintaux métriques en 1872, au lieu de 400,000 en 1868).

La consommation dans les départements du Midi s'est élevée à 800,000 quintaux métriques.

**1873**

Production : 1,229,000 quintaux métriques.

Il a été exporté 185,000 quintaux métriques de tourteaux en Angleterre, 80,000 en Italie ou en Espagne et 60,000 dans l'intérieur de France.

Le département des Bouches-du-Rhône et la région méridionale de la France en ont consommé 842,000 quintaux métriques.

L'extension de l'emploi des tourteaux par l'agriculture dans la région du Midi, et surtout dans le Languedoc, pour la fumure des vignes, a exercé une influence favorable sur les prix, qui ont offert, pendant l'année, les variations suivantes :

Tourteaux de lin . . . . .	F. 19 » à 21 »
Id. de sésame du Levant : . . . . .	13 50 à 16 50
Id. de sésame de l'Inde . . . . .	13 » à 16 »
Id. d'arachides en coques. . . . .	9 25 à 13 »
Id. d'arachides décortiquées . . . . .	14 » à 15 50
Id. de colza . . . . .	13 » à 15 50
Id. de ravisson. . . . .	10 » à 13 »
Id. de coton d'Alexandrie non cotonneux. . .	9 25 à 11 »
Id. de coton d'Alexandrie cotonneux . . . .	6 25 à 8 50
Id. de copra. . . . .	16 » à 18 »
Id. de palmiste . . . . .	7 » à 9 »
Id. de Nigér. . . . .	11 » à 13 »
Id. de pavot. . . . .	13 » à 14 50

1874

Production : 1,277,000 quintaux métriques.

Les exportations de tourteaux pour l'Angleterre se sont relevées; elles ont atteint le chiffre de 344,000 quintaux métriques.

Il en a été exporté 400,000 quintaux métriques dans les Colonies et en Italie et 85,000 dans le Centre et le Nord de la France. La consommation de l'agriculture dans nos départements du Midi ne s'est élevée qu'à 678,000 quintaux métriques.

Il y a eu de grandes variations dans les cours que la spéculation a exagérés à certains moments de l'année. La surélévation des prix a eu cela de fâcheux qu'elle a détourné de l'emploi des tourteaux, certains agriculteurs des contrées méridionales et les a portés à faire l'essai des engrais chimiques.

Les tourteaux de lin ont été vendus jusqu'à 24 fr. 25 c.; les sésames du Levant et de l'Inde ont atteint le prix de 19 fr. 50 c.; les arachides 18 fr., et les palmistes eux-mêmes ont été payés 11 francs.

Le tableau transcrit ci-après fait connaître les progrès successifs de la production des tourteaux depuis 1861 jusqu'au 31 décembre 1874.

## TOURTEAUX DE GRAINES OLÉAGINEUSES — PRODUCTION

DÉSIGNATION DES GRAINES	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.
Tourteaux de lin.....	168.742	121.737	62.000	149.000	175.000	125.000	152.000
Id. de sésame du Levant....	214.599	257.666	75.000	35.000	29.000	40.000	70.000
Id. de sésame de l'Inde.....	»	»	185.000	179.000	100.000	150.000	146.000
Id. d'arachides.....	119.221	193.665	166.000	194.000	235.000	212.000	277.000
Id. de cotons.....	53.672	59.968	63.000	53.000	130.000	94.000	112.000
Id. de ravisons.....	85.924	19.038	47.000	70.000	140.000	38.000	65.000
Id. de palmistes.....	26.704	24.542	30.000	45.000	40.000	45.000	50.000
Id. de copra et de pavot.....	3.825	9.380	8.000	»	»	13.000	»
Id. divers.....	»	»	4.500	»	»	»	25.000
Totaux.....	672.677	684.966	640.500	725.000	849.000	717.000	897.000

## TOURTEAUX DE GRAINES OLÉAGINEUSES — PRODUCTION (suite)

DÉSIGNATION DES GRAINES	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.	quint. mét.
Tourteaux de lin.....	211.000	230.000	120.000	130.000	132.000	110.000	90.000
Id. de sésame du Levant....	60.000	92.000	64.000	64.000	75.000	76.000	21.000
Id. de sésame de l'Inde.....	180.000	190.000	323.000	245.000	165.000	166.000	220.000
Id. d'arachides.....	311.000	250.000	290.000	305.000	340.000	344.000	457.000
Id. de cotons.....	100.000	147.000	160.000	128.000	170.000	210.000	240.000
Id. de ravisons.....	96.000	27.000	70.000	112.000	150.000	195.000	140.000
Id. de palmistes.....	92.000	90.000	103.000	110.000	115.000	100.000	85.000
Id. de copra et de pavot.....	»	»	»	12.000	15.000	5.000	»
Id. divers.....	»	8.000	24.000	10.000	11.000	23.000	24.000
Totaux.....	1.060.000	1.029.000	1.156.000	1.116.000	1.163.000	1,229.000	1.277.000

## COTONS EN LAINE

Les traces les plus anciennes de la fabrication des fils et tissus de coton en France, ne remontent pas au-delà des quarante dernières années du <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle.

En 1668, il ne fut importé du Levant en France, par la voie de Marseille, que 220,277 kilogr. de coton en laine, et 709,783 kilogr. de coton filé.

En 1750, l'importation du coton en laine s'élevait déjà à 1,875,000 kilogr. et celle du coton filé à 986,343 kilogrammes.

Le port de Marseille était encore à cette époque la seule voie ouverte à l'importation des cotons du Levant, et nos Colonies ne nous fournissaient qu'une très-faible quantité de ce lainage.

En 1785, la France recevait de ses Colonies : Saint-Domingue, Martinique, Saint-Lucie, Tabago, Guadeloupe, Cayenne, 3,389,000 kilogr. de coton.

Vers 1788, Marseille était devenue un marché très-important pour les cotons. Elle en faisait des envois considérables à la Suisse, à l'Allemagne, à l'Angleterre, à la Hollande et aux contrées du Nord.

Elle expédiait aux ports français de l'Océan des cotons que l'on chargeait sur des navires faisant le cabotage et surtout sur ceux qui, après avoir importé des morues du banc de Terre-Neuve, retournaient à leur port d'armement.

La Normandie, et notamment Rouen, faisaient constamment des demandes très-considérables dans les belles qualités de Smyrne. Ceux de Salonique étaient plus spécialement consommés dans les fabriques suisses.

Sous l'Empire, les cotons furent frappés de droits énormes, savoir : pour ceux d'Amérique, 6 à 8 fr. le kilogr. Pour ceux du Levant, 2 à 6 fr., selon qu'ils entraient par terre ou par mer.

Ces droits auraient étouffé le commerce des cotons, si déjà la guerre ne l'avait anéanti.

Marseille espérait que la paix lui rendrait le privilège qu'elle avait avant la Révolution, d'approvisionner l'Europe en coton du Levant ; mais ceux-ci avaient été remplacés partout avec avantage par les cotons de la Louisiane et de la Georgie.

Le coton du Levant est généralement moins estimé que celui d'Amérique. Il est moins pur, moins soyeux, d'un brin plus gros et plus âpre à la filature.

D'un autre côté, les cotons du Levant avaient à lutter contre les bas prix de ceux de l'Inde.

Heureusement, l'introduction du coton d'Amérique en Égypte, en 1822, permit à Marseille de prendre une part active à l'approvisionnement des manufactures françaises.

A partir de 1825, la moyenne quinquennale des importations de coton à Marseille a presque toujours dépassé 50,000 balles, et a même atteint 100 et 150,000 balles vers ces derniers temps.

De 1825 à 1829 . . . . .	68,344 balles.
1830 à 1834 . . . . .	63,505 id.
1835 à 1839 . . . . .	78,856 id.
1840 à 1844 . . . . .	57,475 id.
1845 à 1849 . . . . .	38,872 id.
1850 à 1854 . . . . .	60,846 id.
1855 à 1859 . . . . .	» id.
1860 à 1864 . . . . .	76,273 id.
1865 à 1869 . . . . .	156,210 id.
1870 à 1874 . . . . .	109,525 id.

Il résulte de ces chiffres que le commerce du coton en laine s'est à peu près maintenu dans les mêmes conditions depuis une cinquantaine d'années. Cependant, à partir de 1862, il a pris un plus grand développement. La Chambre de Commerce, dont je vais analyser les comptes-rendus, nous dira les causes de cet accroissement qui, sans être très-remarquable, mérite cependant d'être signalé.

#### 1862

« Le conflit des États-Unis, lisons-nous dans le compte-rendu de cette année, a rendu à notre marché au coton une importance qu'il avait perdue depuis longtemps. Sous l'influence de la hausse considérable qu'a généralement subi cet article, la production du Levant a pris de nouveaux développements. Aussi, les cotons de cette région, peu appréciés jusqu'ici par nos consommateurs, et dont les bas prix avaient fait négliger la culture, commencent-ils à reprendre faveur sur notre place et à trouver de l'emploi dans nos fabriques. »

#### 1863

L'importation du coton en France s'est élevée de 70,867 à 147,544 balles.

Cette augmentation exceptionnelle a amené deux graves difficultés.



La première est celle des transports.

Les commerçants en coton ont cru devoir, à cause du prix élevé de cet article, le faire arriver presque exclusivement par bateaux à vapeur et le matériel naviguant s'est trouvé insuffisant, malgré les efforts des Compagnies. La Chambre de Commerce regrette que ses vœux relatifs à l'achat des navires étrangers n'aient pas été écoutés. « Très-certainement, dit-elle, si nos armateurs avaient pu introduire, sous pavillon français et gratuitement, des bateaux à vapeur étrangers, l'inconvénient signalé aurait promptement disparu, et le prix du fret des cotons sur navires à vapeur serait descendu au même prix pour Marseille que pour Liverpool. »

Avec le système de liberté réclamé par la Chambre de Commerce, il est hors de doute, en effet, que la pénurie des transports par navires à vapeur aurait cessé, et que le prix du fret aurait aussi diminué, sans cesser d'être rémunérateur au grand bénéfice du commerce, de la marine et de l'industrie.

La seconde difficulté provient de la nécessité de payer les cotons en espèces métalliques. Il est évident que les métaux précieux qui vont dans l'Inde et en Égypte n'en reviennent pas. L'accroissement de richesses dans ces pays finit par amener un plus grand luxe et par conséquent de plus fortes dépenses. Il ne faut pas se dissimuler que le luxe porte principalement sur des produits orientaux et qu'il n'est pas possible de payer les cotons, en Orient, avec des produits européens, comme nous le faisons en Amérique où les populations ont les mêmes goûts, les mêmes besoins que nous.

« C'est là, ajoutent les représentants du commerce marseillais, un grave inconvénient qu'il est très-difficile, si non impossible de conjurer, et qui amènera probablement, toutes les années, une crise monétaire, tant que durera le conflit américain. »

#### 1864

Augmentation de 26,000 balles de coton sur l'année précédente : 173,000 au lieu de 147,000.

Les graves inconvénients signalés en 1863, au double point de vue des transports et des paiements en espèces, ont à peu près disparu. Les efforts tentés par plusieurs compagnies de bateaux à vapeur de Marseille et l'activité donnée aux constructions navales ont, en grande partie, vaincu les difficultés de transport, et si la faculté d'acheter librement les navires vient à prévaloir, ces difficultés disparaîtront tout à fait. D'ailleurs, le prix des fers a tellement diminué en France, que nos constructeurs pourront certainement lutter avec leurs concurrents anglais.

Quant aux inconvénients résultant de l'obligation de payer les cotons en espèces métalliques, ils ont été grandement atténués, soit à la suite de la baisse qu'ont subie les cotons sur tous les marchés d'Europe, soit par l'effet des besoins énormes de marchandises diverses qui se sont manifestés dans les pays producteurs de ce textile, et particulièrement en Égypte.

#### 1865

Les importations se sont élevées au chiffre de 194,852 balles, qui n'avait jamais été atteint et qui ne devait jamais être dépassé, ainsi du reste que la Chambre de Commerce en exprime la crainte dans le compte-rendu de cette année :

« Il est très-probable, dit-elle, que nous ne verrons pas cette position favorable  
« se maintenir, ni cette progression continuer. L'Amérique du Sud commence à se  
« remettre des convulsions qui l'ont agitée; déjà, les produits de l'intérieur affluent  
« dans ses ports; des dépôts importants se forment et les expéditions pour le Havre  
« prennent un large développement. »

La question monétaire n'a plus été mise en cause, la valeur des exportations pour l'Égypte et le Levant ayant à peu près compensé celle des importations.

La culture du coton a été propagée et des envois ont été faits par un grand nombre de pays; il suffit de jeter un regard sur le tableau joint à cette monographie pour s'en convaincre. L'Algérie elle-même a pris une assez large part dans ce mouvement commercial. La province d'Oran a fourni des cotons longue soie qui ont rivalisé avec les *Sea Island* d'Amérique et surpassé de beaucoup les *Jumels* en qualité. Aussi, lorsque ces derniers valaient 150 fr. les 50 kilogr. sur la place de Marseille, on payait les longues soies d'Algérie 300 fr.; et lorsque les jumels ont valu 300 fr., on a payé les cotons d'Oran 50 0/0 plus cher. Quelques lots ont même obtenu, pendant le mois de janvier 1865, le haut prix de 550 francs.

Il y a donc lieu d'espérer qu'avec une supériorité pareille, la culture du coton continuera, même en cas de baisse, à se développer en Algérie. Un fait remarquable pour la culture de ce produit dans la province d'Oran, c'est que la qualité, au lieu de dégénérer, s'améliore sans le renouvellement de la semence.

#### 1866

Diminution de 65,890 balles dans les arrivages de cotons.

Les prévisions de la Chambre de Commerce se sont réalisées. Le Havre, qui avait reçu des États-Unis, en 1864, 10,125 balles; en 1865, 25,898 balles, en a reçu 217,771 en 1866.

Tout porte à croire que ce mouvement s'accroîtra toutes les années davantage, et que le marché de Marseille aura de plus en plus à lutter contre le Havre et Liverpool.

**1867**

Les importations ont diminué de 17,289 balles sur l'année 1866.

L'abondance des cotons d'Amérique a créé une très vive concurrence au commerce de Marseille sur les places de Lyon, de Rouen, de Lille et de l'Alsace, de la Suisse et de l'Allemagne; les filateurs trouvant de nouveau leur convenance à reprendre la consommation des cotons d'Amérique, n'ont plus adressé que très peu d'ordres aux négociants de notre ville.

Cependant, beaucoup de pays ayant appris à connaître et apprécier les cotons du Levant, en ont fait un usage plus général et comme la ville de Marseille est bien placée pour servir d'intermédiaire aux filateurs, il est à espérer que les transactions pourront reprendre une certaine activité. « Mais, pour pouvoir lutter avantageusement avec nos concurrents, dit la Chambre de Commerce dans son compte-rendu annuel, il faut que nous ayons à notre disposition tous les moyens propres à favoriser les arrivages de coton, soit par des transports rapides, soit par la réduction des frets, soit par la diminution des tarifs de transport. »

La Chambre de Commerce espère, en outre, qu'avec l'ouverture du canal de Suez, les cotons des Indes seront dirigés sur le port de Marseille et que des transactions sérieuses et régulières pourront avoir lieu à l'égard des cotons de ces provenances dont les qualités sont si estimées par le commerce.

**1868**

Marseille a reçu 143,278 balles en 1868, contre 111,674 en 1867, soit une différence en plus de 31,604 balles.

La production dans le bassin de la Méditerranée a augmenté dans une plus grande proportion; mais, au lieu de se servir de l'intermédiaire de notre marché, l'Espagne et Gènes se sont approvisionnés directement. Ainsi, Salonique a produit environ 110,000 balles et Marseille n'a reçu de ce port que 38,419 balles; le surplus a été pris par l'Italie et l'Espagne.

Les arrivages de l'Algérie ont diminué sensiblement. Il y a lieu de remarquer, cependant, que les cotons de cette colonie ont été payés jusqu'à 690 fr. les 100 kilogr. On s'étonne qu'en présence de grands prix, les producteurs ne soient pas encouragés et que la récolte du coton diminue, tous les ans, en Algérie.

Marseille a reçu, par la voie de Suez, soit en consignation, soit en transbordement ou de passage, 4,437 balles. Il est probable que les arrivages de ces cotons par Suez augmenteront chaque année dans une forte proportion.

**1869**

Légère augmentation dans les importations de cette année.

L'Algérie a expédié 2,418 balles de coton, soit 1,159 balles de plus qu'en 1868.

Les Indes en ont expédié 6,000 de plus qu'en 1868. Il serait assez naturel que Marseille devint un entrepôt des cotons de l'Inde. Il faudrait pour cela favoriser la création de nouvelles compagnies de transports à vapeur.

**1870**

Diminution de 51,688 balles dans les arrivages de cotons.

« Ces chiffres parlent d'eux-mêmes, lisons-nous dans le compte-rendu publié par la Chambre de Commerce, nous n'avons pas besoin d'entrer dans de nombreuses explications pour déterminer les causes de ce triste résultat ; un seul mot résume la situation : la guerre ! . . . »

**1871**

A 500 balles près, Marseille a reçu, en 1871, la même quantité de coton qu'en 1870.

Les arrivages en coton jumel ont été bien supérieurs à ceux de 1870 ; comme toujours, la plus grande partie a été de passage. Vers les derniers mois, ces cotons ont joui d'une demande régulière et les transactions ont été faciles, vu la bonne qualité de la marchandise importée.

L'Algérie a expédié 1,109 balles de plus qu'en 1870.

Les indiens ont préféré expédier leurs cotons en Angleterre qu'en France. Les arrivages ont diminué de 6,000 balles.

**1872**

Importations : 104,425 balles, soit 5,000 balles de plus qu'en 1871.

Les prix n'ont pas éprouvé de grandes variations.

La Grèce continue à expédier ses cotons du Pirée qui ont été, en 1872, de belle qualité et ont toujours trouvé un placement régulier et facile.

En cotons longue soie d'Algérie, il n'a été reçu que 2,171 balles. Ce coton, remarquable par la longueur et la finesse de son fil, rentre dans la catégorie des articles de luxe et ne s'écoule qu'avec difficulté.

En jumel, augmentation de 3,000 balles. Ces cotons sont toujours de bonne qualité.

Quant aux cotons des Indes, l'importation a de nouveau diminué. Il en avait été reçu 19,478 balles en 1870, 13,426 en 1871 et ce chiffre est descendu à 9,931 en 1872.

## 1873

Importations de 1873 . . . . .	124,103 balles.
Stock de 1872 . . . . .	15,163 id.
	<hr/>
	139,266 balles.
Sur ce chiffre, il a été exporté ou employé à l'intérieur . . . . .	130,299 balles.
	<hr/>
Stock au 31 décembre 1873. . . . .	8,967 balles.

C'est toujours en Suisse, en Italie, en Espagne et en Allemagne, que la place de Marseille trouve les principaux débouchés de ses arrivages, indépendamment des quantités assez importantes qui sont expédiées en transit.

## 1874

Le total des arrivages de cotons à Marseille, en 1874, a été de 120,820 balles, contre 124,103 en 1873, soit une légère diminution attribuée au retard qui a eu lieu dans les expéditions de Syrie, où les mauvais temps qui ont régné, en octobre et novembre, ont empêché les embarquements.

Le stock était, au 31 décembre, de 8,972 balles, contre 8,967 en 1873.

« Ainsi, lisons-nous dans le compte-rendu publié par la Chambre de Commerce, « notre marché conserve son rang pour le débouché du coton. Il deviendrait sans « doute plus important si, pour faciliter nos relations avec le Nord, le chemin de fer « se décidait à abaisser ses tarifs qui sont trop élevés pour certaines places et « empêchent les transactions. Ce vœu est formulé par nous, chaque année, et nous « espérons que les grandes Compagnies finiront par comprendre qu'il leur convient « d'y satisfaire, aussi bien dans leur intérêt que dans celui du commerce et de « l'industrie. »

Le tableau récapitulatif que nous joignons à cette monographie, résume, dans le plus grand détail, à partir de 1865, le mouvement des importations et permet de constater le plus ou moins d'activité de nos relations avec les divers pays de production.

## COTONS EN LAINE

## IMPORTATIONS

PROVENANCES	1865	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles
Jumel (Egypte).....	37.981	30.494	36.103	27.938	48.248	69.553	51.091	36.006
Salonique.....	"	4.778	6.328	19.165	46.933	40.493	27.368	18.227
Volo.....	"	"	"	"	"	"	2.906	3.078
Pyrée.....	"	"	"	"	"	"	3.979	2.154
Constantinople.....	1.346	"	"	"	"	"	8.867	3.932
Dardanelles.....	"	"	"	"	"	"	2.655	704
Smyrne.....	"	"	"	"	"	"	19.461	9.960
Métélin.....	"	"	"	"	"	"	920	49
Rhodes.....	"	"	"	"	"	"	9	"
Tarsous.....	"	"	"	"	"	"	11.646	11.229
Idelap.....	"	"	"	"	"	"	7.978	7.695
Lattaquié.....	"	"	"	"	"	"	5.370	1.866
Tripoli.....	"	"	"	"	"	"	203	175
Beyrouth.....	"	"	"	"	"	"	381	553
Naplouse.....	"	"	"	"	"	"	6.824	2.613
Chypre.....	"	7.378	5.270	17.612	29.731	31.236	1.007	840
Malte.....	"	"	"	"	"	"	7.123	906
Algérie.....	"	"	"	"	"	"	3.925	6.732
Tunis et Bône.....	"	"	"	"	"	"	1.005	60
Italie.....	359	"	"	"	"	"	13.791	3.636
Indes.....	225	"	"	"	"	"	421	2.141
Chine.....	"	"	"	"	"	"	500	"
Amérique.....	7.796	5.120	283	"	"	112	54	80
Corse.....	"	"	"	"	"	"	105	12
Caucase.....	"	"	"	"	"	"	6.072	13.569
Bésil.....	"	"	"	"	"	"	851	2.123
Maracalbo.....	"	"	"	"	"	"	336	253
Casablanca.....	"	"	"	"	"	"	5	31
Autres pays.....	434	1.056	2.749	6.182	22.632	32.315	"	"
<b>Totaux.....</b>	<b>48.041</b>	<b>38.486</b>	<b>50.783</b>	<b>70.897</b>	<b>147.544</b>	<b>173.709</b>	<b>194.853</b>	<b>180.681</b>

## COTONS EN LAINE

## IMPORTATIONS (suite)

PROVENANCES	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles
Jumel (Egypte).....	25.394	35.679	33.406	44.478	29.816	32.709	39.409	45.943
Salonique.....	28.783	38.419	33.247	41.129	9.435	10.704	7.124	8.482
Volo.....	1.751	1.474	5.346	1.473	1.442	2.578	441	690
Pyrée.....	1.664	1.574	2.679	1.059	1.688	1.868	942	1.156
Constantinople.....	1.153	1.343	3.783	415	251	129	57	150
Dardanelles.....	797	722	993	798	112	409	230	»
Smyrne.....	6.208	7.001	7.166	6.675	12.593	13.557	24.356	20.303
Mételin.....	62	32	164	61	85	»	»	»
Rhodes.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Tarsous.....	6.882	12.681	10.053	8.050	8.502	11.316	1.095	4.106
Idelep.....	1.188	1.845	13.089	7.595	1.867	4.620	»	»
Lattaquié.....	1.510	807	2.768	1.624	631	955	1.557	803
Tripoli.....	»	6	141	239	11	4	102	»
Beyrouth.....	337	321	31	39	29	8	10	8
Naplouse.....	3.664	8.908	6.686	2.945	761	61	1.121	97
Chypre.....	306	786	1.174	939	408	285	790	179
Malte.....	401	552	1.436	358	314	136	62	332
Algérie.....	1.786	1.259	2.418	1.904	3.013	2.171	696	1.115
Tunis et Bône.....	4	42	72	»	»	»	»	»
Italie.....	4.740	1.017	592	300	448	62	36	»
Indes.....	6.758	6.652	13.117	19.478	13.426	9.931	6.766	21.352
Chine.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Amérique.....	474	708	221	»	2.850	269	2.992	1.838
Corse.....	28	»	»	»	»	»	»	»
Caucase.....	15.975	15.792	11.070	6.609	3.835	3.379	947	278
Brésil.....	1.728	5.582	286	2.555	3.849	5.340	11.136	7.271
Maracaibo.....	21	»	26	7	66	162	315	1.606
Casablanca.....	»	467	»	»	»	»	»	»
Autres pays.....	61	109	1.013	10.454	4.263	3.772	1.103	4.191
Totaux.....	111.669	143.278	150.572	98.884	99.395	104.425	124.103	120.820

## SOIES ET COCONS

De tous les articles d'importation, le plus riche, pour Marseille, c'est la soie.

Le tableau récapitulatif joint à cette monographie démontre que, depuis vingt ans, le commerce des soies a plus que sextuplé dans notre ville. Le chiffre des importations, qui était de 9,319 balles en 1855, s'est élevé, en 1874, à 58,036 balles.

Le développement de cette branche de commerce tient surtout aux communications plus rapides et plus régulières avec l'Inde et la Chine. Les arrivages de la Chine à peu près nuls, en 1855, et qui ne s'élevaient qu'à 7,000 balles en 1860, ont atteint 42,000 balles, en 1874. Le Japon, qui nous envoie 5,753 balles de soie, n'en expédiait que 210 balles en 1861.

Pour ces articles comme pour les autres, nous allons suivre, année par année, grâce à l'excellente publication de la Chambre de Commerce, la marche et les progrès du commerce des soies et de celui des cocons, qui ne saurait en être séparé, depuis 1861, jusqu'à la fin de 1874.

## 1861

Les arrivages de soie s'élèvent à 16,855 balles; les ventes à 5,338 et le stock en magasin à 2,943.

L'excédant des marchandises, sur celles achetées ou déposées en magasin, est de 8,574 balles. Une partie de cet excédant a été reçu en transit pour compte de maisons de l'intérieur, et le reste a été vendu directement, par entremise de courtier, par des maisons de Marseille à celles de Lyon, de Saint-Etienne et autres points de la France et de l'étranger.

Le service de Chine que va bientôt établir la Compagnie des Messageries et le prochain fonctionnement des Docks, font espérer que l'avenir verra se développer à Marseille le commerce des soies, et que les fabricants français, trouvant ici les mêmes facilités qu'en Angleterre, viendront s'approvisionner presque exclusivement sur nos marchés.

Le commerce des cocons a pris, depuis quelques années, une grande extension. Dans l'espace de six ans, le marché de Marseille a reçu 4,500,000 kilogr. de cocons, représentant une valeur d'environ 90,000,000 de francs. L'importation de 1861 a été la moins considérable; elle a été de 540,000 kilogr., tandis que celle de 1860 avait été de 812,000 kilogrammes.



**1862**

Le prix des soies n'a presque pas varié en 1862. Ce fait prouve que l'activité des fabriques françaises ne s'est point ralentie.

C'est là une des conséquences du traité de commerce avec l'Angleterre qui, en ouvrant un vaste débouché à nos produits, a sauvé notre fabrication de la ruine. Aujourd'hui, l'expérimentation de ce traité est faite; nous pouvons, désormais, lutter avantageusement, même sur les marchés anglais.

L'importation de soies en France, effectuée par Marseille, en 1862, présente une augmentation de 1,600 balles sur celle de 1861.

Cette année a déjà vu grandir nos relations avec le Céleste-Empire. 10,882 balles de soie sont arrivées dans notre port, tandis qu'en 1861, nous n'en avons reçu que 7,970 balles.

Les provenances de Brousse, de la Syrie et de Salonique sont bien minimes, attendu que la production des soies est aujourd'hui extrêmement limitée dans le Levant. On n'y file presque plus de soies du pays. Les filatures européennes et les exportations de cocons absorbent à peu près toute la production indigène.

Les importations de cocons du Levant ont remplacé celles des soies de ce pays. L'industrie française ne peut que s'en féliciter, car les filateurs et les fabricants trouvent dans le filage des cocons un précieux élément de travail.

**1863**

Les arrivages de soie qui présentaient, en 1862, un chiffre de 19,693 balles, se sont élevés à 24,502 balles, en 1863.

L'importation des soies du Japon s'est notablement accrue; elle s'est élevée de 767 à 2,871 balles.

L'exportation des soies françaises pour le Levant a augmenté de 900 balles.

Importation des cocons : 743,000 kilogrammes.

Importation des graines de vers-à-soie : 40,000 kilogrammes.

**1864**

Les importations des soies de Perse ont augmenté de 3,123 balles; celles des filatures de Brousse de 271 balles; mais celles de Chine ont diminué de 5,157 balles. Le chiffre des soies du Japon s'est maintenu.

L'importation des cocons a diminué de 200,000 kilogrammes.

## 1865

La cessation de la guerre des États-Unis a fait immédiatement sentir son heureuse influence sur le commerce des soies.

L'augmentation de 15,654 balles, dans le chiffre des importations, est due en grande partie aux arrivages de l'extrême Orient, ainsi que l'indique le tableau comparatif ci-après :

	1864	1865
De Chine . . . . .	6,894 balles.	19,031 balles.
Du Japon . . . . .	2,917 id.	8,103 id.
Du Bengale . . . . .	1,087 id.	3,741 id.
Totaux. . . . .	<u>10,898 balles.</u>	<u>30,875 balles.</u>

L'importation des cocons a augmenté de 122,000 kilogrammes.

## 1866

Le total des importations des soies du Levant et de l'extrême Orient, qui s'était élevé, en 1865, à 39,542 balles, est descendu, en 1866, à 26,491 balles.

Cette diminution inspire à la Chambre de Commerce les observations suivantes, qui s'appliquent plutôt à l'état général des affaires qu'à l'insuffisance accidentelle des arrivages : « Depuis quelques années, dit-elle, nous constatons avec regret que notre « marché des soies perd, de plus en plus, de son importance. Cette fâcheuse situation « ne saurait être pourtant attribuée aux causes générales qui ont pu, dans ces derniers temps, influencer sur la marche du commerce des soies. Nous trouvons la cause « de ce fait dans la transformation opérée, au point de vue des relations commerciales, « par les grandes entreprises et dans la facilité des rapports qui tendent à supprimer « le rôle des intermédiaires en mettant le consommateur en face du producteur. »

L'importation des cocons continue à progresser dans une large mesure. La Chambre de Commerce espère, que le marché de Marseille y trouvera bientôt une compensation à la diminution du chiffre de ses affaires en soies.

## 1867

L'importation des soies a augmenté et celle des cocons a diminué, mais sans apporter une grande modification dans cette branche du commerce de Marseille.

Le fait le plus saillant est le délaissement presque complet de toutes les soies grosses

et moyennes. Sous l'empire de la mode, la fabrique a dû employer, pour les satins, tout ce qu'elle a pu trouver de soies fines.

**1868**

Le développement considérable des importations de soie de Chine et du Japon est un fait d'un haut intérêt; il démontre que l'Angleterre, qui avait autrefois le monopole de ce commerce, se trouve aujourd'hui en présence de concurrents sérieux.

Il est à regretter, toutefois, que Marseille, port d'arrivée, dans une situation privilégiée, voisin de l'Espagne, de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie d'Europe et d'Asie et de la Perse, n'ait pas, comme marché de vente, l'importance qui lui revient naturellement, et continue à voir simplement traverser son territoire les soies de l'extrême Orient, notamment celles de la Chine et du Japon, qui pourraient y être vendues à des conditions plus économiques que partout ailleurs.

Notre commerce, qui entretient des relations avec toutes les contrées séricicoles de l'étranger, pourrait facilement attirer les acheteurs à Marseille, mais il faudrait pour cela qu'il pût constamment leur offrir un stock suffisamment abondant, pour leur permettre d'opérer sur une certaine échelle, et qu'il adoptât résolument, surtout, le système des ventes aux enchères publiques et périodiques, qui a si bien réussi à Amsterdam, et qui est en voie de succès à Lyon, depuis quelque temps.

**1869**

Marseille continue à perdre du terrain comme marché de vente. Pour augmenter l'importance de notre marché, on avait songé à organiser des ventes publiques périodiques; ce projet paraît abandonné, et cependant il n'y a pas d'autre moyen pour ramener les acheteurs.

« Nous l'avons déjà dit et nous le répétons de nouveau, — ajoute la Chambre de Commerce, à laquelle nous avons emprunté les renseignements qui précèdent, — « il est bien fâcheux que Marseille, qui reçoit les soies de tous les pays de production, ne soit qu'une place de transit! Pourquoi la Suisse et l'Italie, Milan et Turin, « qui achètent des quantités considérables de soies et surtout des soies de Chine, « vont-ils les chercher à Londres, après qu'elles ont passé par Marseille? Ne sommes-nous pas, par notre situation, mieux en position que les négociants de Londres, « d'expédier à meilleur marché à Turin et à Milan? Incontestablement oui. — Nous « signalons de nouveau ce fait à nos commerçants, car il constitue une anomalie « que l'on doit s'efforcer de faire disparaître. »

**1870**

Les arrivages de soies ont dépassé ceux de 1869 ; il en a été reçu 32,039 balles, au lieu de 27,468.

Cette augmentation provient des importations de la Chine, qui ont été de 4,314 balles de plus qu'en 1869 ; mais la presque totalité de ces soies ne fait que transiter par le port de Marseille.

Le commerce des soies a été marqué, cette année, par deux phases bien distinctes et bien différentes. Pendant le premier semestre, les affaires étaient suivies et les prix soutenus, on entrait dans la nouvelle récolte avec une bonne opinion et des espérances pour l'avenir. Mais, à partir de juillet, tout cet échafaudage s'est écroulé ; non seulement, il n'y a pas eu de ventes vers la fin de l'année, mais la panique causée par la guerre a été telle, qu'on a réexpédié à l'étranger beaucoup de soies qui se trouvaient à Lyon et sur d'autres marchés.

**1871**

L'année débute mal pour les soies ; en janvier et février, les ventes sont nulles et les prix nominaux. En avril et mai, pendant la Commune, il se fait des ventes avec de grandes pertes pour les importateurs. En juin, sous l'influence de mauvaises nouvelles de la récolte séricicole, les transactions reprennent un cours normal, avec hausse de 10 à 15 0/0, qui se maintient jusqu'à la fin de l'année.

**1872**

Les transactions se sont bien maintenues pendant les premiers mois de l'année, quoique gênées par les mesures législatives relatives aux droits d'entrée sur les matières premières,

**1873**

Bien que le chiffre des ventes enregistrées ne s'élève qu'à 2,703 balles, contre 4,474, en 1872, il n'y a pas lieu de supposer que l'importance des affaires en soie ait diminué sur le marché de Marseille ; car, les arrivages, y compris le transit, sont restés les mêmes que précédemment ; mais une bonne partie des soies fines, Brousse, Syrie et autres, ont été réalisées directement sur les marchés de l'intérieur, Aubenas et Lyon.

Marseille est encore resté essentiellement place de transit pour toutes les soies Asiatiques, Chine, Japon et Bengale.

Quant aux cocons, il y a eu augmentation dans les arrivages et dans les ventes, mais il convient d'observer que cette augmentation est au profit des qualités secondaires, — Nouka — principalement.

## 1874

Augmentation de 25,670 balles de soies dans le chiffre des importations.

C'est par le port de Marseille que passent les fortes quantités de soie de Chine, Japon et Bengale que la France, et Lyon particulièrement, demandent à l'extrême Orient, au lieu de les tirer des entrepôts de Londres, comme précédemment. Le commerce français a donc pu détourner la moitié de ces importations, au grand détriment des marchés anglais. C'est là un beau résultat; il y a lieu de regretter seulement que, dans ce mouvement considérable, Marseille ne participe que pour une faible part et reste principalement place de transit.

## SOIES

## IMPORTATIONS

PROVENANCES	1855	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles
Chine.....	»	7.133	7.970	10.832	11.051	6.894	19.081	11.501
Japon.....	»	»	210	767	2.871	2.917	8.103	5.221
Bengale.....	»	308	682	416	883	1.087	3.741	3.106
Filature de Brousse.....	»	»	»	»	»	1.995	1.264	»
Id. d'Andrinople.....	5.813	790	922	984	»	»	»	»
Id. de Syrie.....	»	463	578	630	2.689	330	532	6.668
Id. de Salonique.....	130	186	156	210	»	235	203	»
Id. d'Espagne.....	18	»	»	»	182	88	59	»
Id. de Nouka.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Autres filatures.....	491	510	283	150	»	108	21	»
Ardassine.....	»	»	»	»	»	291	264	»
Perse.....	»	7.106	5.852	4.198	5.601	8.724	5.944	»
Douplons et autres soies... (4)	8.372	1.049	1.412	1.506	1.045	1.219	880	»
<b>Totaux.....</b>	<b>9.819</b>	<b>17.534</b>	<b>18.065</b>	<b>19.693</b>	<b>24.502</b>	<b>23.883</b>	<b>39.542</b>	<b>26.491</b>
<b>Cocons de diverses provenances (kilogr.).....</b>	<b>732.444</b>	<b>812.000</b>	<b>540.000</b>	<b>728.900</b>	<b>743.400</b>	<b>542.600</b>	<b>664.000</b>	<b>745.200</b>

(4) Nous comprenons dans ce chiffre les soies d'Angleterre, 1,486 balles des Indes.

## SOIES

## IMPORTATIONS (suite)

PROVENANCES	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles
Chine.....	20.540	»	14.354	18.668	18.987	»	22.418	42.851
Japon.....	8.290	»	5.441	6.283	»	( <sup>2</sup> )	3.710	5.753
Bengale.....	»	»	2.736	2.184	429	»	2.238	4.754
Filature de Brousse.....	»	»	1.426	933	1.288	960	1.009	1.556
Id. d'Andrinople.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. de Syrie.....	»	»	941	722	1.280	903	1.125	1.223
Id. de Salonique.....	»	»	168	120	191	317	292	378
Id. d'Espagne.....	»	»	413	468	476	562	617	24
Id. de Nouka.....	»	»	11	21	12	64	70	117
Autres filatures.....	»	»	»	»	»	»	»	»
Ardassine.....	»	»	182	203	123	86	22	10
Perse.....	1.900	»	401	1.750	910	785	724	1.146
Doupiions et autres soies..	»	»	1.397	687	1.156	676	141	212
<b>Totaux.....</b>	<b>30.730</b>	<b>40.179</b>	<b>27.468</b>	<b>30.039</b>	<b>24.863</b>	<b>4.353</b>	<b>32.866</b>	<b>58.036</b>
<b>Cocons de diverses provenances (kilogr.).....</b>	<b>579.000</b>	<b>864.000</b>	<b>790.000</b>	<b>409.000</b>	<b>1.017.550</b>	<b>1.159.160</b>	<b>1.342.510</b>	<b>1.500.000</b>

(2) Les soies de Chine et du Japon ont été dirigées sur Lyon et sur Londres.

## LAINES

Voici quelques chiffres qui exprimeront sommairement, mais très exactement, combien s'est développé à Marseille, depuis un demi-siècle, le commerce des laines. La valeur totale des laines importées, pendant cette période, s'est accrue de la manière suivante :

1827 . . . . .	2,816,145 francs.
1837 . . . . .	41,560,146 »
1857 . . . . .	33,430,105 »
1874 . . . . .	55,862,845 »

Nous allons encore demander au recueil des comptes-rendus publiés par la Chambre de commerce, le résumé historique des progrès de cette branche de notre commerce, depuis une quinzaine d'années.

## 1861

Les importations de laines se sont élevées au chiffre de 111,098 balles.

Il n'existe à Marseille ni filature, ni tissage. Il faut donc que l'on réexpédie au loin toutes les laines importées sur notre marché, et comme notre principal débouché est le Nord de la France, on comprend que la réduction des frais de transports est le seul moyen de réserver à l'industrie nationale le monopole des laines de la Méditerranée.

La laine paie, de Marseille à Roubaix, 120 francs par tonne, soit la moitié plus que n'exigent, pour un semblable parcours, les chemins de fer allemands ou anglais.

L'industrie réclame instamment une réforme dans les tarifs des grandes lignes françaises, et tout fait supposer que, si l'abaissement de tarif qui a été promis était enfin accordé, il en résulterait une telle augmentation de trafic, que les administrations de chemins de fer y trouveraient une large compensation.

## 1862

Le commerce des laines, en 1862, a présenté des phases inaccoutumées.

D'abord, sous l'influence de la situation nouvelle faite à nos fabriques par le Traité avec l'Angleterre, les laines à la tonte, en France, ont subi une baisse de 10 à 15 0/0.

Ensuite, les producteurs du Levant, ceux de la Syrie et de la Perse notamment, ont, au début de la campagne, tenu leurs prix à 15 et 20 0/0 au-dessus de ceux payés

à la tonte de 1861, dans l'espoir que la disette de coton et la hausse extraordinaire survenue dans les cours de ce textile feraient naturellement surenchérir les laines.

Par suite de cette double circonstance, la position des importateurs est restée fort difficile, pendant plusieurs mois; car, réduits aux débouchés habituels de la consommation, ils allaient se voir obligés de niveler les prix des laines exotiques avec ceux des laines indigènes, ce qui n'eût pas manqué de leur occasionner des pertes considérables.

Heureusement pour eux, les armements des Etats-Unis d'Amérique vinrent provoquer des demandes importantes pour fourniture de draps, de housses et de couvertures. 20,000 balles exotiques et un million de kilogrammes environ de produits de Midi, en suint, furent ainsi expédiés de notre port.

Il est à remarquer qu'à l'exception de l'année précédente, pendant laquelle on en expédia une petite quantité aux États-Unis, les laines indigènes du midi n'avaient jamais été achetées pour l'étranger.

#### 1863

La hausse énorme et constante qu'ont subie les cotons, a largement contribué à l'augmentation des arrivages de laines et a naturellement provoqué l'élévation des prix sur les marchés producteurs.

Malheureusement, ni la position de nos fabriques, ni même la qualité des laines, qui étaient généralement plus chargées de suint que l'année dernière, ne justifiaient les cours élevés qu'étaient obligés de soutenir les importateurs, à cause des premiers coûts de la marchandise. Aussi, pendant les trois premiers mois des arrivages, il y a eu une telle résistance de la part des acheteurs, que la presque totalité des laines importées a été mise en magasin; notre dépôt a donc pris une très grande importance.

Sur ces entrefaites, quelques ventes considérables pour l'Amérique sont venues changer une situation qui serait devenue périlleuse pour les détenteurs, si nos fabriques n'avaient alors suivi l'impulsion qui venait d'être donnée, et c'est ainsi que les cours ont obtenu une hausse d'environ 4 à 5 0/0 sur les plus hauts prix pratiqués l'année dernière.

#### 1864

L'importation des laines s'est élevée à 131,400 balles, soit une augmentation de 16,075 balles sur l'année 1863.

Cette augmentation s'est plus particulièrement produite sur les provenances du Levant et de la Syrie et sur celles de l'Algérie.

La vente des laines a été facile et régulière pendant toute l'année, et les qualités



propres au peigne ont eu une active demande avec une hausse de 8 à 12 0/0 sur les plus hauts prix de 1863.

Tout permet d'espérer que cette situation favorable devra se maintenir et faire encore de nouveaux progrès. Mais, pour que Marseille puisse demeurer en possession de tous les avantages, qui résultent naturellement pour elle de sa position exceptionnelle dans la Méditerranée, il est indispensable que la modération des prix de transport, par chemin de fer, lui permette de lutter d'une manière efficace contre le développement que tendent à prendre, à son détriment, les expéditions directes des ports de la Méditerranée vers les ports de l'Angleterre et les ports français du Nord.

Les laines qui arrivent à Marseille sont, en majeure partie, expédiées dans le bassin du Nord, où elles vont alimenter les fabriques de Roubaix et de Turcoing, et, tandis que les cotons pour les mêmes destinations jouissent d'un tarif de 5 c. par tonne et par kilomètre, et cela sans être astreints à l'obligation d'être expédiés par parties de 5,000 kilogr., les laines se trouvent encore soumises à un tarif de 8 c. par tonne et par kilomètre, pour les parties formant wagon complet de 5,000 kilogr., et de 10 c. pour les parties inférieures à 5,000 kilogrammes.

« Une pareille anomalie, que rien ne saurait justifier, dit la Chambre de Commerce, « pèse d'une manière trop lourde sur le commerce des laines pour qu'elle puisse durer « longtemps encore sans en arrêter l'essor. On ne saurait la signaler sans exprimer « le désir et sans concevoir l'espérance de la voir bientôt cesser.

#### 1865

Diminution de 6,400 balles dans le chiffre des importations, qui a porté principalement sur les provenances de Perse et de Syrie.

Les provenances de l'Algérie n'offrent pas de notable changement. Cependant, le chiffre des arrivages de la province d'Alger est descendu de 16,270 balles à 12,738; celui des provenances de la province d'Oran est resté stationnaire, et la province de Constantine a seule donné une légère augmentation sur l'importation de l'année dernière : 19,592 balles contre 18,790.

Ce résultat s'explique par la persistance avec laquelle les Arabes continuent à frauder les laines dans les provinces d'Oran et d'Alger, en éloignant de plus en plus les acheteurs sérieux. Les laines de Constantine, qui, au contraire, sont exemptes de toute fraude, sont recherchées avec plus d'empressement.

#### 1866

Les arrivages de laines ont augmenté de 33,801 balles sur l'année 1865.

Cet accroissement provient surtout des importations du Levant, de la Syrie et de la Géorgie.

Les 17,000 balles arrivées en plus du Levant, ainsi que les 7,300 balles arrivées en plus de la Géorgie, sont le véritable signe du progrès de nos importations.

Nos importations en laines d'Algérie sont demeurées stationnaires et ne présentent aucun notable changement; ces laines sont de plus en plus directement achetées sur les lieux de production par les maisons de l'intérieur.

L'importation des laines de Buénos-Ayres, qui s'était un peu relevée en 1865, a fléchi encore cette année. L'absence de service régulier de bateaux à vapeur pour La Plata et le Brésil met toujours obstacle au développement de nos relations avec ces contrées, « et nous ne devons pas nous lasser, lisons-nous dans le compte-rendu « de la Chambre de Commerce, de formuler des vœux pour que ce service, depuis si « longtemps promis et si légitimement désiré, nous soit enfin donné. Nous ne devons « pas nous lasser non plus, de demander une réduction sur les frais de transport « par chemin de fer. Marseille ne saurait perdre de vue que l'avenir de son commerce « est étroitement lié à la multiplicité, à la rapidité et à l'économie des moyens de « transport par terre et par mer. »

#### 1867

L'année 1867 a été, pour les affaires de laines, l'une des plus mauvaises dont le commerce de Marseille ait gardé le souvenir.

Une pareille prolongation de malaise dans une branche de commerce qui, depuis longtemps, n'avait cessé de suivre une marche ascendante et prospère, donne la mesure de l'intensité de la crise commerciale et industrielle qui, sous l'influence de causes multiples, a éclaté en 1868 et dont les effets se sont prolongés au-delà de toute prévision.

Le commerce des laines s'est naturellement ressenti de cet état de choses, et nos importations, qui s'étaient élevées, en 1866, à 159,800 balles, sont descendues, en 1867, à 122,900 balles.

Cependant, les arrivages de Buénos-Ayres ont sensiblement augmenté. Cet accroissement est dû, sans doute, à l'établissement d'un service régulier de bateaux à vapeur avec l'Amérique du Sud, qui vient d'être créé par la Société Générale des Transports maritimes.

#### 1868

Augmentation de 16,000 balles sur les arrivages de 1867.

Les importations de Buénos-Ayres ont continué le mouvement ascendant signalé l'année dernière. La Chambre de Commerce voit, dans ce fait, la preuve des bons

effets du fonctionnement des services réguliers à voiles et à vapeur établis entre Marseille et l'Amérique du Sud.

Notre port, cependant, est bien distancé par les ports du Nord et notre importation de 7,180 balles ne saurait être comparée aux arrivages constatés au Havre, où on a reçu 60,459 balles, et à Anvers, où on en a reçu 144,087.

#### 1869

Les importations ont sensiblement diminué, et les transactions ont été, pendant la plus grande partie de l'année, lentes et difficiles. Les prix n'ont pu commencer à s'améliorer que dans les derniers mois de 1869.

Vers cette époque, Marseille a ressenti les bons effets du mouvement qui s'est manifesté dans le nord. D'ailleurs, notre commerce a été puissamment aidé par les notables réductions consenties par la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée sur le prix de transport des laines en destination de Roubaix, Turcoing et Verviers. Grâce à ces réductions, qui ont donné une juste, quoique tardive, satisfaction à notre commerce, nous avons pu, non seulement lutter plus facilement contre les importations directes des laines du Levant qui ont lieu par Dunkerque, mais nous avons eu encore la possibilité de lier avec la Belgique des relations à l'établissement desquelles l'ancien tarif avait mis, jusque là, un obstacle que rien n'avait pu surmonter.

#### 1870

La guerre contre la Prusse et les événements politiques survenus pendant sa durée ont détruit les espérances que la reprise des affaires avait fait concevoir vers la fin de l'année dernière.

Les arrivages en laines qui, en 1869, étaient descendus à 93,700 balles, ont atteint à peu près ce chiffre en 1870, malgré les douloureuses circonstances qui ont, en réalité, réduit la campagne des laines à une durée de six mois.

#### 1871

Le mouvement d'affaires qui s'est produit dès le mois d'avril 1871, a provoqué sur les prix des laines une hausse progressive qui a bientôt atteint des proportions très-élevées. Cette hausse, qui, sur certaines qualités, n'a pas été moindre de 50 à 55 0/0, a eu pour cause non seulement l'importance des besoins qui se sont manifestés à la suite du long temps d'arrêt que la guerre et l'insurrection parisienne avaient

imposé à toutes les transactions commerciales, mais encore les demandes arrivées sur notre marché pour l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique.

Les importations de laines d'Algérie, qui avaient sensiblement déchu en 1869 et 1870, par suite de la mortalité et de la destruction du bétail qui avait eu lieu en Algérie à la suite de la famine, se sont énergiquement relevées en 1871 (32,446 balles contre 20,341 en 1870).

Le haut prix des laines et la recherche des viandes de boucherie sont pour l'Algérie un puissant encouragement à développer la production du bétail. Tout fait espérer que, de ce côté, nos importations pourront encore s'accroître notablement.

Le développement qu'a pris la navigation à vapeur, la concurrence qui s'est établie entre les diverses compagnies qui desservent le littoral algérien, ont amené, sur les prix des transports par mer, des réductions qui tendent à remener vers notre port des importations qui étaient dirigées directement vers les pays de consommation.

Ce mouvement serait plus prononcé encore, si nos tarifs de chemin de fer étaient moins élevés.

#### 1872

Le chiffre des importations en laines a été, en 1872, de 181,201 balles, au lieu de 116,608 balles arrivées en 1871.

Les arrivages de l'Algérie ont été considérables : 60,377 balles, soit 27,931 de plus qu'en 1871.

Il est permis d'espérer que ce mouvement ascensionnel ne se ralentira pas. Mais, pour assurer ce résultat, il est indispensable que les transports par chemins de fer soient établis à des prix modérés.

La majeure partie des laines qui arrivent à Marseille sont consommées dans les départements du Nord ; elles ont donc à faire un long parcours à travers la France, et l'influence que peuvent exercer sur nos importations les tarifs de chemin de fer est naturellement considérable.

Les importations de Buénos-Ayres, qui, depuis quelques années, n'avaient cessé de décliner et qui étaient descendues à 1,652 balles, se sont relevées en 1872, sous l'influence des prix élevés obtenus en 1871, et ont atteint le chiffre de 5,489 balles.

#### 1873

Légère diminution dans le chiffre des arrivages en laines, qui sont réduits à 160,770 balles.

Les importations de l'Algérie ne se sont pas maintenues au chiffre élevé de 1872, qui avait été une année exceptionnelle.

Il est vrai que, sur les 60,000 balles de 1872, 22,000 avaient été de passage, tandis que : sur les 42,000 balles de 1873, 18,000 seulement ont été de passage.

Il n'en existe pas moins une différence de 14,000 balles sur les quantités restées sur notre marché.

Les fabricants du Nord et quelques fabricants du Midi, s'approvisionnant directement sur les marchés de l'Algérie, les importations de ce genre de laine, par notre port, ne peuvent donner une idée complète de l'importance des quantités de laine exportées de l'Algérie pour la France; les expéditions directes, soit par Dunkerque, pour les fabriques du Nord, soit par Cette, pour les fabriques du Midi, prennent chaque année un plus grand développement.

Ces expéditions directes sont évidemment préjudiciables à la prospérité du port de Marseille; mais il ne peut y être remédié que par la réduction des tarifs de nos chemins de fer.

## 1874

De 160,770 balles, les arrivages sont descendus à 149,152 balles; mais cette différence de 10,000 balles ne résulte que de la diminution qui s'est produite sur les laines de passage.

L'importance du marché de Marseille n'a pas fléchi; « mais, dit le compte-rendu « de la situation commerciale de cette année, nous ne saurions voir avec indifférence « le chiffre des balles de passage éprouver, depuis quelques années, de successives « diminutions. Des services de bateaux à vapeur établis à Dunkerque apportent « directement dans ce port, rapproché des grands centres de consommation, les « laines qu'ils vont prendre dans le Maroc et en Algérie; ils enlèvent ainsi à nos « compagnies de bateaux à vapeur un élément de fret assez important. »

La Chambre de Commerce insiste, à cette occasion, sur la nécessité de réduire nos tarifs de chemin de fer; elle fait remarquer que cette situation est aussi préjudiciable aux intérêts de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée qu'aux intérêts du commerce de Marseille.

## LAINES — IMPORTATIONS

PROVENANCES	1855	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles
Levant et Syrie....	49.549	60.870	61.050	51.385	53.436	39.780	45.068	48.191	83.292	89.400	83.703
Géorgie.....	6.241	»	14.800	9.600	8.000	11.600	6.784	10.433	10.495	18.171	13.898
Italie.....	15.184	4.230	5.170	5.300	3.174	4.358	2.188	5.153	4.120	1.711	3.293
Buenos-Ayres (Rio-de-la-Plata)....	11.817	3.975	2.820	3.615	7.180	5.130	4.654	1.642	5.489	6.600	3.627
Maroc.....	32.519	11.143	14.140	11.640	19.050	10.795	8.362	14.115	17.684	18.077	22.284
Algérie.....	19.245	40.400	38.170	39.815	43.150	20.070	20.341	32.446	60.877	41.971	30.041
Tunis.....	»	1.749	3.650	1.555	5.100	2.077	2.482	3.115	6.441	1.963	2.535
Espagne.....	»	»	»	»	»	»	1.318	1.200	2.798	784	2.672
Indes.....	»	»	»	»	»	»	358	146	310	102	230
Angleterre.....	7.059	»	»	»	»	»	67	67	195	»	168
Autres pays.....	2.475	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux.....	144.069	122.369	139.800	122.910	139.090	93.760	91.518	116.608	181.200	160.770	149.452

## PEAUX DE MOUTONS EN LAINE

Les importations de peaux de moutons en laine n'ont pas progressé d'une manière sensible depuis dix ans. Elles sont encore, à 2,000 balles près, ce qu'elles étaient en 1865.

Le service régulier de bateaux à voiles établi entre Marseille et La Plata, à cette date, avait contribué à augmenter l'importation des peaux de Buénos-Ayres et de Montevideo, comme celles de ces provenances; mais le chiffre de ces importations, qui s'était élevé de 7,387 en 1865, à 10,989 en 1868, redescendit à 5,161 en 1870, pour remonter, deux ans après, à 10,356.

## PEAUX DE MOUTONS EN LAINE

PROVENANCES	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles
Buénos-Ayres.....	5.512	7.244	6.124	9.191	7.013	3.888	3.888	8.131	7.718
Montevideo.....	1.726	780	1.200	1.366	1.365	1.394	1.394	2.107	954
Entrepôts d'Europe.....	149	125	273	432	»	79	79	118	»
Rosano.....	»	»	»	»	195	»	»	»	»
Saint-Nicolas.....	»	»	»	»	727	»	»	»	»
Totaux.....	7.387	8.449	7.597	10.989	9.800	5.361	5.361	10.356	8.672

## PEAUX DE CHÈVRES

Le commerce des peaux en poil, et spécialement des peaux de chèvres, qui était resté à peu près stationnaire pendant fort longtemps, a pris un grand essor depuis une vingtaine d'années. Cette prospérité est dûe, sans doute, à l'amélioration progressive du mode de fabrication et aux efforts qui ont été faits pour attirer à Marseille de plus grandes quantités de peaux brutes.

La valeur des peaux brutes importées à Marseille, qui était de 37,426,212 fr., en 1857, s'est élevée à 61,283,300 fr., en 1874.

Voici, d'après les indications fournies par la Chambre de commerce (comptes-rendus annuels), quelle a été la marche progressive de cette branche importante du commerce marseillais, depuis 1865.

## 1865

L'article peaux de chèvres en poil est toujours très important sur le marché de Marseille, et quoique les importations directes aient présenté un chiffre élevé (voir le tableau transcrit à la fin de cette monographie), les tanneurs ont dû avoir recours à l'Angleterre pour compléter leur approvisionnement des qualités du Cap.

En résumé, 17 fabriques de tannerie ont travaillé, pendant l'année 1865, 2,404,400 peaux.

## 1866

La quantité de peaux tannées a été de 183,498 douzaines.

La hausse extraordinaire, qui s'est produite sur les sumacs, a considérablement diminué la fabrication des maroquins. Les causes de cette hausse sont attribuées aux nombreuses exportations de cet article en Amérique et à la spéculation des compagnies anglaises qui ont accaparé une grande partie des récoltes.

La fabrication a, néanmoins, absorbé tous les arrivages, qui ont donné un excédant de 16,351 balles sur l'année 1865.

## 1867

Les arrivages de peaux en poil ont été considérables; les bonnes qualités se sont vendues, dès l'arrivée, à des prix favorables, mais les transactions ont été difficiles pour les qualités inférieures.

Le cours moyen des peaux en poil de diverses qualités s'est établi ainsi qu'il suit :

Peaux d'Alger . . . . .	F. 27 25	la douzaine.
Id. de Mogador. . . . .	26 »	id.
Id. du Cap . . . . .	38 60	id.
Id. de Sardaigne . . . . .	31 30	id.
Id. de l'Inde. . . . .	16 30	id.
Id. du Levant. . . . .	37 30	id.

Quant aux peaux tannées, elles se sont vendues :

Choix de Lyon. . . . .	F. 9 50	le kilogramme.
Id. de Paris. . . . .	6 »	id.
Deuxième choix . . . . .	4 50	id.

La quantité de ces peaux s'est élevée au chiffre de 200,941 douzaines.

#### 1868

Les arrivages de peaux en poil ont été plus considérables même qu'en 1867, à cause de la famine qui a régné dans la plupart des tribus arabes, et qui a forcément amené la destruction de leurs troupeaux.

L'emploi de nouvelles machines, diverses améliorations et une baisse de 10 p. 0/0 sur les chèvres en poil, ont permis aux fabricants de vendre à meilleur marché et de faire délaisser entièrement les peaux de chèvres de l'Inde, dont la concurrence aurait pu devenir désastreuse, malgré l'infériorité bien reconnue de leur tannage.

La quantité des peaux tannées s'est élevée à 227,954 douzaines.

Ces peaux se sont vendues :

Choix de Lyon. . . . .	F. 8 50	le kilogramme.
Id. de Paris . . . . .	5 50	id.
Deuxième choix . . . . .	4 »	id.

#### 1869

La Chambre de Commerce constate avec satisfaction que la fabrication des peaux de chèvres a acquis, depuis quelques années, une très grande importance sur le marché de Marseille et qu'elle tend à se développer toujours davantage.

Le chiffre des importations présente un excédant de 15,587 balles sur les arrivages de 1868.

La quantité des peaux tannées s'est élevée à 248,538 douzaines.



**1870**

Les transactions du 1<sup>er</sup> semestre faisaient espérer un grand mouvement d'affaires, mais la guerre est venue arrêter cet essor, au moment où la fabrication était dans sa plus grande activité.

Il a fallu, de suite, réduire le travail et même le suspendre tout à fait, l'écoulement principal des produits se faisant à Paris, d'où ils sont dirigés sur les diverses places d'Europe et d'Amérique.

Les importations ont subi une diminution de 35,390 balles sur celles de 1869.

**1871**

A la reprise des affaires, toutes les balles de peaux de chèvres en poil qui figuraient comme stock, au 31 décembre 1870 et tous les arrivages reçus ont été enlevés à des prix avantageux.

Les peaux de chèvres tannées ont été constamment à la hausse. Elles se sont élevées à des prix qui n'avaient pas été atteints depuis très-longtemps.

Elles se sont vendues en moyenne :

Choix de Lyon . . . . .	F. 10 75 le kilogramme.
Id. de Paris . . . . .	8 80 id.
Deuxième choix . . . . .	5 05 id.

La quantité des peaux tannées a été de 214,124 douzaines.

**1872**

La grande activité qui n'a cessé de régner dans les tanneries en 1871, s'est vigoureusement soutenue pendant les cinq premiers mois de 1872. Les peaux en poil et les tannées se sont vendues à de bons prix; les arrivages ont été importants et les fabricants ont eu de la peine à suffire à toutes les demandes. Mais, à partir du mois de mai, les affaires se sont peu à peu ralenties et ont fini par devenir à peu près nulles.

On doit attribuer ce ralentissement aux achats excessifs qui ont été faits pour les maisons étrangères en 1871, et au commencement de 1872, achats qui ont sans doute dépassé les besoins de la consommation.

**1873**

Pendant le premier trimestre de 1873, la fabrication a eu beaucoup d'activité; mais, à partir du deuxième trimestre, les demandes pour l'exportation, surtout pour l'Amérique, se sont ralenties et les tanneries ont dû suspendre en grande partie leur

travail. Ce n'a été que vers la fin de l'année, que les demandes se sont ranimées, et qu'une bonne reprise s'est manifestée dans la fabrication, laquelle n'a cependant pas atteint le degré d'activité du premier trimestre.

## 1874

Le chiffre des importations de peaux de chèvres en poil a diminué de 8,144 balles, mais le nombre des peaux tannées s'est élevé à 362,000 douzaines (1), ce qui donne un excédant de 42,000 douzaines sur la quantité tannée en 1873.

Le cours des peaux en poil a été, savoir :

Alger. . . . .	F. 32 » à 45 55 la douzaine.
Mogador. . . . .	24 45 à 45 45 id.
Cap . . . . .	38 » à 45 » id.
Sardaigne . . . . .	27 85 à 41 75 id.
Levant. . . . .	22 » à 45 45 id.

Comparés avec ceux de 1867, ces prix font ressortir les augmentations suivantes :

Alger. . . . .	F. 18 30 la douzaine.
Mogador . . . . .	19 45 id.
Cap. . . . .	6 40 id.
Sardaigne. . . . .	10 45 id.
Levant . . . . .	8 10 id.

Les prix des peaux tannées sont restés à peu près les mêmes.

## 1867

## 1874

Choix de Lyon . . . . .	F. 9 50 le kilogr.	10 » le kilogr.
id. de Paris . . . . .	6 » id.	7 » id.
Deuxième choix . . . . .	4 50 id.	4 50 id.

La Chambre de Commerce tout en constatant les résultats qui précèdent, fait remarquer que le commerce des peaux et l'industrie de la tannerie ne se développent pas comme on l'espérait. Elle attribue la stagnation des affaires à diverses causes et notamment à la concurrence que font les produits étrangers aux peaux de chèvres tannées en France et particulièrement à la tannerie marseillaise.

(1) Soit 4,344,000 peaux tannées. Ce chiffre ne s'était élevé, en 1865, qu'à 2,400,000, d'où une augmentation de près du double, en dix ans.

« En réalité, dit-elle, c'est là, pour ce qui concerne cet article, la cause principale  
 « de la stagnation des affaires. Depuis plusieurs années, nous avons à lutter, non  
 « seulement chez nos voisins, mais encore chez nous, contre les peaux de chèvres  
 « tannées dans les Indes, lesquelles sont connues sous le nom de peaux de chèvres  
 « anglaises. Ces peaux sont expédiées de Londres où elles sont vendues à des  
 « enchères qui ont lieu à peu près tous les mois et par quantités de 1,100,000 à  
 « 1,200,000, quelquefois même 1,500,000 peaux. On peut juger, par ces chiffres, de  
 « l'extension de ce produit et du tort considérable qu'il porte à notre fabrication.  
 « Le bon marché de ces peaux est la seule cause de la faveur dont elles sont l'objet.  
 « En France, les matières premières et la main-d'œuvre se paient très-cher; aux  
 « Indes, tout cela est à vil prix. De là, bien que notre tannage soit supérieur à  
 « celui des Indes, la difficulté pour nous de soutenir la concurrence.

« Cet état de choses met l'industrie française dans une position très-désavanta-  
 « geuse, et il sera d'une bonne administration de rechercher les moyens d'y remédier  
 « en supprimant, tout d'abord, le droit de 3 fr. par 100 kilogr. que paient les  
 « peaux brutes importées par notre fabrication. La tannerie de peaux de chèvres a  
 « pris chez nous, depuis un certain nombre d'années, une extension considérable. A  
 « Marseille seulement, elle emploie plus de 2,000 ouvriers et donne lieu à des  
 « transactions très-importantes. Sous tous les rapports, elle mérite qu'on s'intéresse  
 « à elle et le gouvernement ferait une chose vraiment équitable en lui facilitant les  
 « moyens de sortir d'une crise dont la principale cause, comme il a été déjà dit,  
 « est la concurrence des peaux anglaises, et dont les résultats, si cette crise  
 « continuait, pourraient devenir désastreux. »

Il est certain que la tannerie est en souffrance et que son développement paraît être arrêté. Cependant, il convient de constater que cette industrie est en progrès, puisque le chiffre des importations des peaux en poil et celui des peaux tannées ont presque doublé en dix ans (1).

## PEAUX DE CHÈVRES — IMPORTATIONS

PROVENANCES	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles	balles
Peaux du Cap.....	493	652	1.201	397	770	320	154	1.638	1.865	2.877
Id. d'Algérie.....	4.127	5.055	8.680	13.931	8.466	4.100	4.511	5.980	10.422	7.760
Id. de Mogador.....	11.714	19.531	21.247	17.640	26.523	17.372	27.788	31.655	23.953	20.897
Id. de Sardaigne.....	4.447	7.151	6.392	7.134	8.104	3.963	1.500	446	2.573	4.087
Id. du Levant.....	4.736	8.921	11.628	10.156	12.982	5.600	11.284	15.187	14.436	11.739
Id. de l'Inde.....	»	68	135	»	»	»	»	»	»	»
Id. d'autres pays.....	218	702	»	»	»	»	»	160	»	113
Totaux.....	25.729	42.080	49.483	51.258	66.845	31.855	55.237	55.056	55.117	46.978

(1) Voir pour le chiffre des peaux tannées en 1865 et en 1874, la page 312 ci-contre.

## CUIRS

On désigne sous le nom de *cuirs* les peaux de taureaux, de buffles, de bœufs, de vaches, de veaux et de chevaux, qui ont subi l'opération du tannage.

Le tannage de ces peaux s'obtient à l'aide d'écorces d'arbres ou d'autres matières végétales contenant du tannin. L'écorce du chêne est la matière généralement employée et préférée à toutes les autres. La France doit, en grande partie, la supériorité de ses cuirs à la beauté des chênes qui peuplent ses forêts. L'*yeuse*, espèce particulière, dont les feuilles sont vertes en toute saison, fournit une écorce supérieure à celle des autres chênes; l'*yeuse*, plus connue sous le surnom de *chêne vert*, est très commune dans le Midi de la France.

La France abat, toutes les années, environ 4 ou 5 millions de têtes d'animaux de la race bovine; mais, ces abats sont très loin de suffire aux besoins de notre fabrication; aussi, les importations de cuirs salés et cuirs salés secs en poils, sont-elles considérables.

La France reçoit, par la voie du Havre, de Bordeaux, de Nantes et surtout de Marseille, ces quantités importantes de peaux que nous envoient tous les pays du globe. Les arrivages les plus considérables nous viennent des principaux ports de l'Amérique méridionale.

La Chambre de commerce de Marseille exprimait le regret, en 1863, de voir diminuer le chiffre de ces importations. « Autrefois, lisons-nous dans le compte-rendu de « la situation commerciale de cette année, nous recevions directement de Bahia, de « Fernambouc, de Maragnon et de l'Amérique centrale de telles quantités que nous « pouvions faire face à la fois, non seulement aux demandes de l'intérieur, mais « encore à celles de l'étranger. Il n'en est plus ainsi maintenant. D'une part, en effet, « les armateurs habituellement importateurs de cuirs, qui se sont établis à Paris, « trouvent naturellement plus de convenance à faire arriver dans les ports du Havre « ou d'Anvers, les marchandises qu'auparavant ils recevaient à Marseille; car, à « l'avantage de les avoir pour ainsi dire sous la main, vient s'ajouter pour eux la « faculté de les réaliser dans un centre de consommation de très grande importance.

« Que le déplacement de ce courant d'affaires ait été produit par ces causes ou par « d'autres, toujours est-il certain que l'importance du marché du Havre, dans cette « branche de commerce, s'est accrue d'une bonne partie de ce que nous avons nous-mêmes perdu. Le reste a passé aux maisons de Gènes. »

## 1864

L'importation des cuirs en poils, qui avait subi, en 1863, une diminution sensible, s'est un peu relevée en 1864, et présente une augmentation de 82,129 pièces sur l'ensemble des diverses provenances.

Marseille est trop avantageusement placée pour qu'elle ne puisse lutter contre les nouvelles concurrences qui se dressent devant elles. Mais elle a besoin d'être aidée, dans cette lutte par le développement de notre marine, qui est malheureusement restée dans un état d'infériorité relative, dont elle sortira promptement, il faut l'espérer, sous l'influence du large régime de liberté qui va lui être accordé.

Par décret du 7 octobre 1863, le Gouvernement a accordé à la Chambre de Commerce la faculté de vendre mensuellement aux enchères publiques les cuirs des abats de la boucherie de Marseille. Ces ventes sont régulièrement suivies par les fabricants tanneurs et les résultats sont de nature à satisfaire les vendeurs et les acheteurs. Il est regrettable que l'amélioration mise en pratique pour le gros cuir ne s'étende pas encore sur tous les produits des abats, c'est-à-dire sur les peaux de veaux, les peaux de moutons, d'agneaux, etc. Il faut espérer que les bouchers renonceront à leur ancienne habitude, comme ils l'ont fait pour les peaux de bœufs.

Voici le relevé des abats, en 1864 :

Bœufs et vaches. . . . .	28,356
Veaux . . . . .	12,612
Moutons . . . . .	225,424
Chevreaux. . . . .	1,110
Agneaux. . . . .	50,180

## 1865

Les affaires ont eu, pendant l'année 1865, une grande et constante activité. Malgré les fortes quantités de cuirs venues d'Amérique, les acheteurs ont dû recourir encore, comme les autres années, aux marchés du Nord et spécialement au marché du Havre pour compléter leurs approvisionnements.

La position exceptionnelle de Marseille dans le bassin de la Méditerranée lui permet, sans doute, de lutter contre toutes les concurrences, mais il est indispensable pour lui assurer les avantages de cette position, de hâter le moment où elle pourra se trouver en possession d'un service de paquebots à vapeur pour La Plata et le Brésil. Les heureux résultats déjà obtenus à l'aide du service régulier de paquebots à voiles, qui s'est établi depuis quelques temps entre Marseille et le Brésil, peuvent donner une idée de ceux que notre commerce pourrait attendre de l'organisation d'un service de bateaux à vapeur français.

**1866**

Le chiffre des importations a sensiblement diminué.

Cette diminution, qui porte principalement sur les provenances du Sénégal, s'explique par une forte épizootie dont la race bovine a été atteinte l'année dernière.

**1867**

La situation ne s'est pas améliorée.

Les arrivages de cuirs de La Plata, du Brésil et du Sénégal, ont éprouvé, cette année, une diminution qui est due à la présence des américains sur les lieux de production et aux nombreux achats qu'ils ont faits pour reconstituer leur stock considérablement amoindri depuis longtemps.

Il faut tenir compte aussi que le port du Havre est devenu le siège principal des armements français pour La Plata, tandis que, depuis la crise de 1857, Marseille a vu diminuer le nombre de ses armements pour ce pays.

Fort heureusement qu'une maison de Marseille a organisé un service régulier de navires à voiles, et que, d'un autre côté, la compagnie des transports maritimes vient d'établir une ligne de bateaux à vapeur pour La Plata. Par suite de cet accroissement dans les moyens de communication, il y a lieu d'espérer que les relations commerciales de Marseille avec ce pays prendront plus de développement et plus d'activité.

**1868**

Les importations totales de cette année s'élèvent au chiffre de 632,974 pièces, et présentent une augmentation, sur 1867, de 57,493 pièces. Cette augmentation est due aux provenances de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc, qui ont fourni à elles seules, par suite de l'épizootie qui a régné dans ces contrées, des quantités vraiment exceptionnelles, soit 392,291 cuirs dont voici le détail :

Maroc . . . . .	76,075 cuirs.
Tunis . . . . .	34,161 id.
Algérie . . . . .	282,055 id.
Total . . . . .	<u>392,291 cuirs.</u>

**1869**

Les relations avec La Plata et le Brésil ont repris une certaine activité; on constate une augmentation de 112,932 cuirs sur les arrivages de ces provenances.

La Chambre de commerce fait remarquer, cependant, que cette augmentation est due plutôt aux Entrepôts d'Europe qu'à l'importation directe.

#### 1870

L'ensemble de l'importation des cuirs, en 1870, présente une diminution de 12,505 pièces sur l'année 1869.

Cette diminution a porté sur les provenances diverses pour le chiffre de 37,695 pièces, tandis que les provenances de La Plata présentent une augmentation de 24,813 pièces, qui ne se serait pas bornée là, si la déclaration de guerre, une fois connue, n'avait arrêté les expéditions.

#### 1871

Malgré les péripéties politiques intérieures qui ont suivi la guerre avec la Prusse, les affaires des cuirs n'en ont pas moins été très animées. L'année s'est terminée avec une faveur sensible sur le cours de l'année 1870, soit 20 0/0 sur les cuirs secs et 30 0/0 sur les cuirs salés d'Amérique; toutes les autres provenances, en général, ont également participé à la même augmentation.

#### 1872

Le chiffre des importations présente une augmentation de 43,566 cuirs sur l'année dernière.

Cette augmentation porte plus particulièrement sur les provenances diverses dont le chiffre s'élève à 357,849 pièces; les Plata secs et salés y figurent également pour 53,107 et les Rio-Grande secs et salés pour 22,107.

#### 1873

Les tanneries de cuirs ont été en activité et les demandes du tanné assez suivies, malgré une baisse de 10 0/0. Quant aux cuirs en poils, ils ont subi une baisse proportionnelle, ce qui a permis aux fabricants de travailler avec avantage.

Voici le relevé des abats de nos boucheries en 1873, qui n'ont pas augmenté depuis dix ans (1) :

---

(1) Voir, ci-dessus, ce relevé pour l'année 1864.

Bœufs et vaches. . . . .	25,325
Veaux . . . . .	8,676
Moutons . . . . .	174,505
Agneaux. . . . .	25,255
Chevreaux. . . . .	885

## 1874

Les cuirs ont été très bien tenus pendant toute l'année et les tanneries n'ont pas cessé d'être en activité. L'année a été excellente pour cet article qui, du reste, est de première nécessité et s'écoule toujours facilement, soit en France, soit à l'extérieur, à cause de sa supériorité sur les cuirs étrangers.

Nous donnons ci-après un tableau comparatif des importations depuis 1855, duquel il résulte que le commerce des cuirs, à Marseille, s'est maintenu en pleine activité, sans augmenter ni diminuer, d'une manière sensible, l'accroissement d'une année compensant les pertes d'une autre année.

## CUIRS

## ÉTAT COMPARATIF DES IMPORTATIONS DE 1855 A 1874

ANNÉES	BUÉNOS-AYRES et MONTEVIDEO	RIO-GRANDE	BRÉSIL	DIVERS	TOTAUX
1855.....	90.881	58.911	15.016	468.381	633.189
1856.....	40.127	56.809	17.385	471.487	585.808
1857.....	135.113	47.257	24.891	790.478	997.739
1858.....	149.470	14.601	6.942	783.518	954.531
1859.....	107.800	35.211	1.800	742.162	886.973
1860.....	199.409	24.877	900	525.067	750.253
1861.....	125.702	15.393	1.200	426.041	568.336
1862.....	173.282	37.081	6.578	285.360	502.301
1863.....	231.002	40.668	3.498	286.033	561.201
1864.....	161.222	25.795	4.754	451.559	643.330
1865.....	241.679	25.530	12.366	507.024	787.589
1866.....	205.823	29.184	17.591	355.752	608.350
1867.....	156.607	24.744	6.870	387.260	575.481
1868.....	103.954	15.804	3.022	510.194	632.974
1869.....	178.452	49.610	7.650	493.590	729.302
1870.....	203.265	47.942	9.695	455.895	716.797
1871.....	130.436	17.459	2.513	379.432	529.840
1872.....	183.543	39.506	1.076	737.281	961.406
1873.....	250.811	25.069	»	594.083	869.963
1874.....	175.382	19.161	2.000	402.894	599.437



## HUILERIES

### 1° HUILES D'OLIVE — 2° HUILES DE GRAINES

Le commerce des huiles à Marseille a pris une grande extension et a changé de nature depuis l'établissement des huileries.

Autrefois, les opérations de cette place se bornaient à l'importation des huiles d'olive servant presque exclusivement à la fabrication des savons; une faible portion était réexpédiée à l'intérieur et à l'étranger comme huile lampante.

Aujourd'hui, l'importation des huiles d'olive a beaucoup diminué; mais ce déficit a été amplement compensé par la production des huileries de graines, dont une portion importante s'expédie comme huiles lampantes et mangeables.

#### 1° Huiles d'olive

On distingue plusieurs qualités d'huiles d'olive.

1° L'huile d'olive, dite à fabrique, qui est importée trouble et chargée de mucilages. Une partie de ces olives est employée par la savonnerie; l'autre, après avoir été dépouillée du brut et être devenue lampante, est réexpédiée, soit à l'intérieur, soit en entrepôt à l'étranger, pour servir au graissage des machines et des laines, ou au luminaire;

2° Les huiles d'olive grasses, appelées aussi ressences et raffinées, qui sont exclusivement employées dans la fabrication du savon dit de Marseille;

3° Enfin, les huiles d'olive à bouche, dont la majeure partie est réexpédiée.

*Les huiles d'olive à fabrique* sont presque entièrement importées de la Régence de Tunis, du Maroc, de l'île de Candie et des diverses échelles du Levant. La Provence, l'Algérie et la Corse ne nous en fournissent en général que de faibles quantités.

*Les ressences* sont fournies par la Provence, la Corse et l'Italie.

Enfin, *les huiles à bouche* sont expédiées de la Provence et de l'Italie.

Il résulte du tableau comparatif transcrit ci-après que l'importation des huiles d'olive a diminué de près de la moitié depuis vingt ans.

	1855	1874
Italie . . . . .	8,598,999 kilogr.	3,800,000 kilogr.
Espagne. . . . .	288,000 id.	2,500,000 id.
<i>A reporter.</i> . . . .	8,886,999 kilogr.	6,300,000 kilogr.

<i>Report.</i> . . . . .	8,886,999	kilogr.	6,300,000	kilogr.
États-Barbaresques. . . . .	11,790,595	id.	2,000,000	id.
Algérie . . . . .	1,325,638	id.	800,000	id.
Corse . . . . .	»	id.	200,000	id.
Turquie . . . . .	1,986,876	id.	100,000	id.
Autres pays (voie de terre). . . .	70,666	id.	5,800,000	id.
Totaux. . . . .	24,060,774	kilogr.	15,200,000	kilogr.

Descendues à 16 millions de kilogr. en 1865, et à 5 millions en 1870, les importations d'huiles d'olive se sont élevées à 22 millions en 1871 pour redescendre à 15,200,000 kilogr. en 1874. Voici dans quelles circonstances ces diverses fluctuations se sont produites :

#### 1865

Sur les 10,500,000 kilogr. d'huiles étrangères importés en 1865, plus de 9,000,000 de kilogr. ont été expédiés par le Royaume d'Italie et la Régence de Tunis.

Malgré l'abaissement des droits de douane de 6 fr. à 3 fr. par 100 kilogr. sur les huiles d'olive et d'Espagne, la savonnerie a continué à payer l'ancien droit de 6 fr. sur les huiles d'olive dites à fabrique, qui lui venaient en très-grande partie de la Régence de Tunis. La Chambre de Commerce insiste pour obtenir du gouvernement la réduction à 3 fr. par 100 kilogr. de droits de douane sur *toutes* les huiles d'olive, sans distinction de provenance, en attendant leur admission en franchise.

#### 1866

Le commerce des huiles d'olive n'offre aucun fait saillant à signaler. Les importations de 1866 ont été légèrement inférieures à celles de 1865.

Cependant, le gouvernement a enfin donné satisfaction aux réclamations du commerce, en réduisant les droits de douanes sur les huiles d'olive *de toutes provenances*, à 3 fr. les 100 kilogr. bruts, droits dont jouissaient seules les huiles d'olive importées d'Italie et d'Espagne.

#### 1867

Les arrivages d'huiles d'olive se sont élevés, en 1867, à 15 millions de kilogrammes.

La fabrication des huiles extraites, à l'aide du sulfure de carbone, des noyaux d'olive et des pulpes ayant servi à faire des ressences, a pris une grande extension dans le courant de cette année. Il n'y avait, en 1866, que deux ou trois usines aux

environs de notre ville, produisant annuellement 300,000 kilogr. de ces huiles extraites par le sulfure ; à la fin de 1867, le nombre de ces usines établies, soit dans notre banlieue, soit dans les départements voisins, s'élevait à neuf, pouvant fabriquer, par an, 2,500,000 à 3,000,000 de kilogr. de cette sorte d'huile.

Les huiles traitées par le sulfure de carbone sont diversement appréciées par les fabricants de savon ; pourtant, plusieurs les emploient en grande quantité dans la composition de leurs produits.

La savonnerie ne peut que profiter de cette nouvelle huile qui, précédemment perdue pour l'industrie, va augmenter de beaucoup la quantité des corps gras employés dans la fabrication des savons, et doit nécessairement influencer les cours des huiles de toutes sortes, dès qu'à la suite d'une bonne récolte, les huiles d'olive seront plus abondantes.

#### 1868

Vers la fin de l'année, l'annonce d'une récolte considérable d'huiles d'olive dans presque tous les pays producteurs, a amené une baisse excessive ; les prix sont descendus de 148 fr. à 96 fr. l'hectolitre tant pour la marchandise disponible que pour celle à livrer.

Il est arrivé, en huiles de ressences et raffinées, environ 4,300,000 kilogr. contre 5,600,000 kilogr. en 1867. Les prix, qui étaient à 130 fr. l'hectolitre, sont tombés, en décembre, à 100 francs.

#### 1869

Les arrivages en huiles de ressences et raffinées ont été d'environ 5,800,000 kilogr., soit une augmentation de 1,500,000 kilogr. sur l'année 1868.

Le marché de Marseille a reçu près de 4 millions de kilogr. d'huiles de pulpes et de grignons d'olive traités par le sulfure de carbone.

Il est arrivé, dans le courant de cette année, environ 6 millions de kilogr. d'huiles fines, soit une augmentation de 2,300,000 kilogr. sur 1868.

#### 1870

Une assez notable diminution s'est produite dans le chiffre des importations.

Malgré ce déficit, le stock a été plus considérable, au 31 décembre 1870 qu'au 31 décembre de l'année précédente.

#### 1871

Les arrivages d'huile à fabrique ont été en 1871, beaucoup plus considérables qu'en 1870, ce qui s'explique naturellement par la cessation de la guerre. Les prix,

qui étaient bas au commencement de 1871, se sont relevés dans les six derniers mois. La savonnerie, entravée pendant la guerre, a beaucoup travaillé, dès que la paix a été faite ; aussi la consommation de 1871, en huile à fabrique, a-t-elle été plus forte que celle de 1870.

#### 1872

En comparant les chiffres de 1872 avec ceux de 1871, on remarque que les arrivages d'huile d'olive ont été moins considérables en 1872, quoique la consommation ait été plus forte. Mais le stock, au 31 décembre, était très important.

La consommation des ressences a été également plus forte en 1872, quoique la production des savons ait été plus faible ; mais, par contre, on constate une diminution dans l'emploi des huiles de pulpes.

#### 1873

Les quantités d'huiles d'olive arrivées ont été plus fortes en 1873 qu'en 1872 ; ce qui s'explique par l'abondance de la récolte. Les prix des huiles à fabrique, des ressences et des huiles de pulpes ont été, par la même raison, pendant toute l'année 1873, inférieurs à ceux de 1872.

#### 1874

L'importation a été inférieure en quantité à celle de 1873, et la diminution a porté principalement sur l'huile à fabrique (15,200,000 kilogr. au lieu de 17,000,000).

L'exportation n'a été que de 4 millions de kilogr., soit 1 million de moins qu'en 1873.

Voici, année par année, le chiffre des importations pendant la dernière période quinquennale :

1865 . . . . .	16,500,000	kilogrammes.
1866 . . . . .	14,500,000	id.
1867 . . . . .	15,500,000	id.
1868 . . . . .	7,900,000	id.
1869 . . . . .	15,600,000	id.
1870 . . . . .	5,000,000	id.
1871 . . . . .	22,000,000	id.
1872 . . . . .	16,000,000	id.
1873 . . . . .	17,000,000	id.
1874 . . . . .	15,200,000	id.

Quant aux exportations, elles n'ont presque pas varié depuis vingt ans : 3,330,685 kilogr. en 1855; 5,000,000 en 1873 et 4,000,000 en 1874.

#### 2<sup>e</sup> Huiles de graines

Les huiles de graines ont divers emplois; le plus important est celui de la savonnerie dite marseillaise, qui consomme environ la moitié de la production de nos huiles.

Une autre partie est affectée à la fabrication des savons unicolores, qui emploie presque exclusivement les huiles de copras et de palmistes.

Enfin, le solde des huiles de graines fabriquées à Marseille sert à la consommation locale, ou est expédié comme huiles mangeables, huiles à brûler, huiles à graisser et huiles pour la peinture.

En moyenne, 100 kilogr. de graines produisent 36 kilogr. d'huile.

Ainsi, d'après une statistique publiée par la Chambre de Commerce, vingt-sept usines ont trituré, en 1861, 108 à 109 millions de kilogr. de graines et ont livré à la consommation 39 à 40 millions nets de kilogr. d'huiles.

Sur ce chiffre, 20 millions de kilogr. d'huiles ont été employés à la savonnerie marseillaise; 4 millions environ à la fabrication des savons unicolores, et le surplus a été expédié par le chemin de fer ou exporté par voie de mer.

#### 1862

La production a été à peu près la même qu'en 1861.

Il a été expédié, par chemin de fer, 14,800,000 kilogr. d'huiles de graines, et il en a été exporté 1,600,000 kilogr. dont 1,400,000 pour l'Algérie et 118,000 pour l'Italie.

#### 1863 — 1864

Rien de saillant à signaler pendant l'année 1863.

La production s'est élevée, en 1864, à 41 millions de kilogr. et, grâce à de nouveaux débouchés qui leur ont été offerts, les fabricants ont pu écouler une partie de leur stock.

#### 1865 — 1866

Les expéditions, par chemin de fer, se sont élevées à 13,500,000 kilogr. en 1865 et à 13,200,000 kilogr. en 1866.

Les exportations par voie de mer, en Italie, en Égypte et en Algérie, ont été de 3,578,000 kilogr. en 1865 et de 3,292,000 kilogr. en 1866.

**1867**

Cette année, la fabrication des huiles de graines a pris un nouvel essor sur la place de Marseille, par suite de l'importation de plus grandes quantités de graines oléagineuses et de l'augmentation de nos débouchés pour les huiles et les tourteaux. Cinq nouvelles usines ont été construites.

Le développement de cette industrie est très-heureux ; il est à souhaiter que notre ville conserve et même augmente ses débouchés pour les huiles et les tourteaux, et que les importations de graines oléagineuses se maintiennent au chiffre élevé qu'elles ont atteint pendant cette campagne.

Il a été exporté par mer, en 1866, 7,326,000 kilogr. d'huiles de graines, et il en a été expédié, par chemin de fer, 14,250,000 kilogrammes.

Les huiles continuent à trouver un débouché considérable de leurs produits en huiles comestibles qui entrent, chaque jour, davantage dans la consommation, et elles ont commencé à prendre, cette année, une part assez large dans la fourniture des huiles de colza qui se consomment dans le Midi de la France.

**1868**

La fabrication des huiles de graines continue à se développer de la manière la plus satisfaisante.

Les usines, au nombre de 41, représentent 930 presses en activité. On évalue à 57 millions de kilogr. les huiles de toutes sortes fabriquées par ces usines.

A ce chiffre, il convient d'ajouter 3 millions de kilogr. d'huiles de palmes, de cocos, de cotons et de lins, importés, soit directement des pays d'origine, soit d'Angleterre ;

Ce qui élève à 60 millions de kilogr. le total des huiles de graines entrées dans le commerce de Marseille en 1868. Sur ces 60 millions, il en a été exporté 10 millions par voie de mer, 11 millions par chemin de fer, et employé 31 millions par la savonnerie ; le surplus a été consommé sur place ou est resté en magasin.

**1869**

Quoiqu'il soit arrivé, en 1869, un peu moins de graines qu'en 1868, la quantité d'huiles fabriquées a été plus considérable, parce qu'il est arrivé beaucoup plus de graines à fort rendement, le chiffre de la production s'élève à 60 millions de kilogrammes.

**1870**

La production s'est accrue de 10 millions de kilogrammes.

D'une part, les arrivages de graines ont été plus considérables que pendant l'année

précédente, et nos fabriques, ayant augmenté leur outillage, ont pu triturer davantage ; de l'autre, les graines triturées ont été, en général, d'un rendement plus riche. C'est ce qui explique cette augmentation.

Le débouché a été énorme pour les huiles lampantes et celles à bouche ont obtenu des prix avantageux.

**1871**

La production d'huiles de graines a été moindre en 1871 qu'en 1870 ; les arrivages de graines et fruits oléagineux, ont été, en effet, moins considérables.

Cette diminution peut-être attribuée à la guerre et aux événements qui l'ont suivie. Les grandes expéditions de 1870 étaient faites, lorsque la guerre a éclaté et, avant d'entreprendre de nouvelles affaires en 1871, il a fallu nécessairement attendre que la paix et l'ordre fussent rétablis.

**1872**

Les importations d'huiles de graines se sont élevées à . . . . .	Kil.	5,200,000
La production à . . . . .		80,000,000
Total . . . . .	Kil.	85,200,000

Il est sorti de la ville :

Par terre . . . . .	Kil.	34,900,000
Par mer . . . . .		18,700,000
Le surplus, soit . . . . .		31,600,000
a été consommé à Marseille.		
Total égal. . . . .	Kil.	85,200,000

**1873**

Les importations et les exportations ont augmenté, mais la production est descendue de 80 à 61,700,000 kilogrammes.

**1874**

La production des fabriques d'huiles de graines, à Marseille, s'est élevée, en 1874, à . . . . .	Kil.	66,000,000
A reporter . . . . .	Kil.	66,000,000

<i>Report.</i> . . . . .	Kil. 66,000,000
Il est arrivé sur notre marché, des fabriques de l'intérieur de la France . . . . .	10,000,000
Il en a été importé de l'étranger. . . . .	4,800,000
Total. . . . .	Kil. 80,800,000
Il en a été exporté à l'étranger et en Algérie . . . . .	6,200,000
Reste . . . . .	Kil. 74,600,000

Cette quantité a été expédiée, par terre, à l'intérieur de la France, employée par nos savonneries ou consommée sur place.

Les prix ont varié, en moyenne, ainsi qu'il suit :

Huiles	{	Sésames . . . . .	de Fr. 65 à 91	» les 100 kilogr.
à	{	Arachides . . . . .	66 à 91	» id.
fabrique	{	Lin. . . . .	64 à 80	» id.
Huiles	{	Sésames surfines .	124 à 132	» id.
comestibles	{	Arachides id. .	110 à 133 50	id.
Huiles	{	Sésames . . . . .	69 à 95 50	id.
lampantes	{	Arachides . . . . .	72 à 98 50	id.
Huiles de colzas épurées. . . . .			74 à 87 50	id.
Id. de cotons épurées. . . . .			80 à 98	» id.



## PÉTROLE (1)

Le pétrole, connu depuis longtemps dans les Indes et dans quelques contrées d'Europe et d'Afrique, n'est exploité sur une grande échelle, que depuis une quinzaine d'années.

Les Américains, qui ont, les premiers, tiré parti de ce bitume, n'ont réellement commencé à le propager qu'en 1861.

Dès l'année suivante, quelques expéditions d'essai ont amené, sur la place de Marseille, 1,929 barils de pétrole brut et 3,289 barils de raffiné, c'est-à-dire de l'huile propre à l'éclairage. Le premier de ces produits s'est vendu à 45 et 46 fr. les 100 kilogr.; le second, de 68 à 84 fr. l'hectolitre.

En 1863, Marseille a reçu 28,127 barils de pétroles bruts ou épurés.

La plus grande partie des pétroles bruts a été absorbée par les usines de notre ville qui, au nombre de quatre, peuvent épurer environ 160 barils par jour.

Malheureusement, le décret du 16 juillet 1863 est venu paralyser à son début l'essor de cette intéressante industrie, en abaissant de 15 à 3 fr. le droit d'entrée sur les huiles de pétrole épurées.

## 1864

Il est arrivé sur notre marché, en 1864, 100,513 barils de pétrole, savoir :

Pétrole brut . . . . .	51,874 barils.
Id. épuré . . . . .	48,639 id.
Total. . . . .	<u>100,513 barils.</u>

Il en a été expédié, par les gares de Marseille, 1,608,773 kilogr., soit environ 10,800 barils.

L'octroi accuse comme sortis des barrières, par terre et par mer, 69,260 barils.

On évalue à 20,000 barils, la quantité de pétrole épurée dans les usines de Marseille.

Ces chiffres indiquent suffisamment la part active et importante que notre place a prise dans le commerce du pétrole.

---

(1) Bitume liquide qui fournit, par la distillation, diverses matières utiles, telles qu'une huile combustible, une espèce d'essence comparable à celle de térébenthine — la parasine, — pour la fabrication des bougies, et quelques autres produits.

## 1865

Les chiffres suivants, puisés dans les registres de l'octroi, font connaître l'importance de l'industrie et du commerce des pétroles dans notre ville pendant l'année 1865 :

Sorties par mer . . . . .	110,454 hectolitres.
Sorties par terre. . . . .	61,558 id.
Consommation locale. . . . .	13,814 id.
Total du mouvement. . . .	<u>185,826</u> hectolitres, soit en tout

123,884 barils.

Sur ce chiffre, il avait été épuré par les fabriques de Marseille, 40,000 barils environ.

## 1866 — 1867

Rien à signaler en 1866; mais l'année 1867 a vu se produire un fait intéressant : nous voulons parler de la naissance et du développement de la consommation des essences de pétrole pour l'éclairage. Ce développement a été assez rapide et assez considérable pour faire monter les prix, de 27 à 28 fr. qu'ils étaient en janvier, jusqu'à 75 et 80 fr. en décembre.

Les conséquences de ce fait sont d'une grande importance. Les essences étant restées jusqu'ici sans emploi et à des prix inférieurs à ceux des épurés, il y avait avantage à les mêler aux huiles épurées; cet avantage disparaissant par l'emploi des essences, les épurés se trouveront de plus en plus dépouillés de la partie inflammable et dangereuse.

## 1868

Les arrivages de pétrole présentent, en 1868, une augmentation de 17,135 barils bruts et de 2,449 barils épurés, auxquels il faut ajouter 182,996 caisses, équivalant à 45,000 barils environ.

Cette augmentation ne saurait être comparée avec celle qui s'est produite dans les autres grands marchés européens, notamment de Brême et d'Anvers, et avec celles des autres ports de la Méditerranée : « Nous devons reconnaître, dit le compte-rendu publié par la Chambre de Commerce, que nous sommes chaque jour plus « distancés par nos concurrents et que Marseille est menacé de perdre son importance « comme grand marché et comme entrepôt. En effet, l'Espagne, l'Italie, l'Autriche

« et même le Levant, autrefois tributaires de Marseille pour leur approvisionnement  
« de pétroles, reçoivent aujourd'hui directement la presque totalité des quantités  
« qu'elles consomment, et le cercle de notre consommation est presque limité à notre  
« localité, aux départements qui nous environnent et à l'Algérie. »

**1869**

Pendant l'année 1869, le commerce de Marseille a livré, tant pour la consommation locale et intérieure du pays que pour l'exportation, 75,058 barils d'huile épurée et 94,384 caisses d'huile également épurée. La fabrication de Marseille a produit, dans le courant de la même année, 34,000 barils d'huile de pétrole épurée.

**1870**

Le commerce des huiles de pétrole tend de plus en plus à se restreindre à Marseille. Les espérances que l'on avait pu concevoir, il y a quelques années, de voir s'établir, sur notre place, un grand marché pour cet article, paraissent ne pas se réaliser.

Pendant l'année, le commerce de Marseille a livré, tant pour la consommation locale que pour l'exportation, 65,253 barils et 54,853 caisses d'huile épurée, ce qui représente, sur l'année 1869, une différence en moins de 9,805 barils et de 39,531 caisses.

**1871**

Par suite des événements de 1870, le commerce des pétroles a eu un accroissement sensible à Marseille. Paris étant bloqué, la province dût s'approvisionner sur notre marché, et des prix rémunérateurs attirèrent dans notre port un certain nombre de chargements flottants.

Le chiffre des importations s'est élevé de 32,797 barils d'huile épurée, à 62,398 barils, et de 9,500 barils ou caisses d'essence, à 14,873.

**1872 — 1873**

Une grande diminution dans les arrivages s'est produite pendant ces deux années.

**1874**

Malgré la forte baisse du pétrole aux États-Unis, dans le courant de 1874, l'importation française présente, dans son ensemble, une diminution sur les années précédentes.

On l'attribue généralement aux droits d'entrée très-élevés qui frappent les pétroles épurés. Aussi voyons-nous le commerce du pétrole épuré, avec l'Amérique, se restreindre chaque jour davantage.

Marseille qui recevait, en 1871, 62,398 barils et 57,159 caisses de pétrole épuré, n'en a reçu, en 1874, que 25,638 barils et 24,815 caisses.

C'est le contraire qui tend à se produire pour le pétrole brut, dont le droit d'entrée, comparativement plus modéré que pour l'huile épurée, donne, à nos deux usines locales, une protection suffisante pour le développement de leur fabrication.

Le chiffre des importations du pétrole brut, qui était de 36,905 barils en 1871, s'est élevé, en 1874, à 49,039 barils.

Nous reproduisons ci-après, d'après les indications fournies par la Chambre de Commerce, un tableau récapitulatif des importations de pétrole à Marseille, depuis 1862 jusqu'en 1874.

## PÉTROLE

ANNÉES	PÉTROLE BRUT	PÉTROLE ÉPURÉ		ESSENCE DE PÉTROLE
	Barils	Barils	Caisses	Barils et Caisses
1862.....	1.929	3.289	»	»
1863.....	16.414	11.713	»	»
1864.....	51.874	48.639	»	»
1865.....	64.761	36.836	»	»
1866.....	68.914	71.211	»	»
1867.....	20.823	77.994	»	»
1868.....	37.955	80.443	»	»
1869.....	43.246	23.401	43.369	564
1870.....	42.743	32.797	58.667	9.500
1871.....	36.905	62.898	57.179	14.873
1872.....	49.807	27.603	50.318	3.300
1873.....	43.455	24.690	62.440	9.900
1874.....	49.039	25.638	24.815	4.498

---

CHARBONS

---

Ce qui assure à Marseille, sur tous les ports de la Méditerranée, une incontestable supériorité, c'est l'avantage de posséder derrière elle des bassins carboniques d'une richesse inépuisable; ce sont les mines de la Loire, de Portes, de Bessèges, de la Grand'Combe, de Graissesac et de Fuveau. Grâce à l'abondance et à la bonté de leurs extractions, Marseille est parvenue à éliminer complètement de sa consommation les charbons anglais. Ainsi, en 1857, elle recevait encore 83,390 tonnes de charbons anglais; en 1860, elle n'en a plus reçu que 10,647 tonnes, et, en 1862, ce mouvement a à peu près cessé (1).

Les charbons qui arrivent sur la place de Marseille se divisent en deux grandes catégories, destinées, l'une à la consommation des diverses industries locales, l'autre aux besoins de la navigation à vapeur.

La consommation de Marseille, en 1862, s'est élevée, tant pour les besoins de l'industrie locale que pour ceux de la marine à vapeur, à 486,000 tonnes.

Les charbons arrivés à Marseille par les diverses barrières de terre, et qui s'élèvent en totalité à 113,000 tonnes, proviennent exclusivement des mines de lignite du bassin de Fuveau.

La Chambre de Commerce insiste pour obtenir la création d'un chemin de fer qui permette d'exploiter ces mines dans des conditions favorables. « L'exploitation de ce « bassin considérable de combustible minéral, qui est employé concurremment avec « les houilles sèches, dit-elle, n'attend, pour prendre un très grand essor, que l'exécution d'un embranchement de voie ferrée de 16 kilomètres, d'Aubagne aux mines « de lignite par Roquevaire. Il serait temps que des combustibles placés en quelque « sorte sous notre main, puissent nous arriver sans être grevés d'une surcharge de « frais de transport égale, en l'état, aux frais payés par les charbons sur plusieurs « chemins de fer, pour un parcours de 150 à 200 kilomètres ».

---

1863

---

Le total des arrivages de 1863 est supérieur, de plus de 100,000 tonnes, aux arrivages de 1862 (587,000 au lieu de 486,000), et cette augmentation appartient tout entière aux charbons français. La compagnie du chemin de fer de la Méditerranée a fait de

---

(1) Ces renseignements sont extraits d'un excellent ouvrage intitulé : *Marseille, son passé, son présent et son avenir*, qui a été publié, en 1868, par M. A. Clapier, ancien député.

louables efforts pour faciliter aux mines françaises l'exportation de leurs produits, en accordant quelques faveurs aux charbons de la Loire et du Gard destinés à l'exportation.

#### 1864

La Chambre de Commerce signale à l'attention de l'Administration municipale la situation fâcheuse faite aux charbons lignite, qui ayant une valeur intrinsèque et commerciale inférieure d'au moins 1/5 à celle de la houille, sont pourtant assujettis au même droit d'octroi que la houille. Elle fait remarquer qu'une pareille inégalité devant l'impôt, ne saurait être maintenue sans injustice à l'égard des combustibles produits par notre propre département, qui, s'ils n'ont droit à aucune faveur, ne devrait pas, cependant, être traités plus durement que les combustibles étrangers à notre localité.

#### 1865

Les arrivages de 1865 sont inférieurs de 26,000 tonnes à ceux de 1864, et la consommation, dans le rayon de l'Octroi, a fléchi de 48,000 tonnes.

Cette diminution sur le total de la consommation du charbon en 1865, trouve en partie son explication dans le maintien du droit d'Octroi qui frappe ce combustible dans le rayon de Marseille.

#### 1866

La Chambre de Commerce constate avec regret une nouvelle diminution dans la consommation des charbons, qu'elle attribue aux droits d'Octroi qui les frappe. « C'est ainsi, dit-elle, que, depuis plusieurs années, notre consommation diminue « de plus en plus dans le rayon de l'Octroi, tandis que la consommation hors le rayon « tend à s'accroître. Ces faits ne viennent que trop malheureusement justifier nos « tristes prévisions, pour notre industrie, du maintien des taxes locales qui grèvent « les matières premières. »

#### 1867 — 1868 — 1869

Les arrivages augmentent, mais la consommation dans le rayon de l'Octroi diminue. Le chiffre des exportations s'est élevé de 138,000 tonnes à 179,000.

#### 1870

Les expéditions de charbons pour l'étranger continuent à s'accroître. L'Italie, l'Algérie et nos possessions sénégalaises prennent la plus grande part de ces envois.

**1871 — 1872**

Les importations se sont élevées, en 1872, à 811,000 tonnes, soit une augmentation de 159,000 tonnes sur l'année 1871, et 184,000 de plus qu'en 1870.

Ces augmentations se sont produites sur les importations par le chemin de fer et par la voie de mer. Quant aux arrivages par la voie de terre, ils accusent, au contraire, une notable diminution; ce qui s'explique par le ralentissement forcé des travaux aux mines de lignite du bassin de Fuveau, par suite de l'inondation des galeries. L'embranchement de Valdonne, ouvert depuis un an et demi, a également contribué à diminuer de plus en plus le transport des lignites des Bouches-du-Rhône par charrettes.

**1873**

Les arrivages de charbons de toutes provenances se sont élevés, en 1873, à 1,045,000 tonnes. En déduisant de ce chiffre 226,000 tonnes, livrées à la consommation dans le rayon de l'Octroi, et les 112,250 tonnes expédiées à l'étranger, il reste une quantité de 706,750 tonnes, qui représente la consommation de Marseille, hors du rayon de l'Octroi.

Les importations de charbons anglais, qui avaient successivement diminué depuis une dizaine d'années et étaient descendus, en 1871, à 40,000 tonnes, ont atteint, en 1873, le chiffre de 86,000 tonnes.

Nos expéditions de charbons pour l'Italie tendent à reprendre l'importance qu'elles avaient en 1869. Les exportations pour les possessions anglaises et la Russie ont également augmenté.

**1874**

L'Angleterre, malgré une grève pour réduction de salaires, qui a suspendu presque toute production dans l'un de ses districts les plus importants, a réduit ses prix de près de 40 0/0, et ses charbons reviennent déjà alimenter une partie de nos bateaux à vapeur. Un pas de plus dans cette voie et les charbons français peuvent être délaissés, cependant les importations de charbons anglais ont diminué de 6,000 tonnes, sur l'année 1873.

Les exportations pour l'étranger se sont accrues dans des proportions considérables; elles se sont élevées à 231,707 tonnes, soit 119,486 tonnes de plus qu'en 1873.

Nos producteurs semblent dédaigner notre consommation locale; leurs faveurs sont toutes pour l'exportation. De sorte que nos industriels n'ont plus seulement à lutter contre le traitement de faveur dont la Compagnie du Chemin de fer de la Méditerranée

fait jouir les charbons destinés à l'exportation, mais encore contre l'entente de certaines Compagnies houillères, qui facilite et généralise ce résultat déjà ancien et toujours regrettable, que nos voisins d'outre-mer reçoivent chez eux le charbon de notre région, s'embarquant dans notre port, au-dessous du prix de revient dans les usines à Marseille.

L'exploitation du bassin houiller du département des Bouches-du-Rhône compte trois établissements, qui occupent 1,325 ouvriers, 75 femmes et 373 enfants. La production de ces établissements s'est élevée, en 1874, à 358,258 tonnes de charbon. Il y a six ans à peine, les quantités de lignite extraites de ce même bassin, n'atteignaient encore que le chiffre de 242,402 tonnes.

Les importations de charbons ont suivi, depuis 1858, la progression ci-après :

1858 . . . . .	278,000 tonnes.
1859 . . . . .	308,000 id
1860 . . . . .	391,000 id.
1861 . . . . .	440,000 id.
1862 . . . . .	486,000 id.
1863 . . . . .	587,000 id.
1864 . . . . .	609,000 id.
1865 . . . . .	583,000 id.
1866 . . . . .	570,000 id.
1867 . . . . .	621,000 id.
1868 . . . . .	756,000 id.
1869 . . . . .	672,000 id.
1870 . . . . .	627,000 id.
1871 . . . . .	652,000 id.
1872 . . . . .	811,000 id.
1873 . . . . .	1,045,000 id.
1874 . . . . .	759,000 id.

Le chiffre des exportations n'est donné par la Chambre de Commerce que depuis une dizaine d'années :

1864 . . . . .	296,000 tonnes.
1865 . . . . .	247,000 id.
1866 . . . . .	110,000 id.
1867 . . . . .	138,000 id.
1868 . . . . .	155,000 id.
1869 . . . . .	179,000 id.
1870 . . . . .	182,000 id.



1871 . . . . .	88,000 tonnes.
1872 . . . . .	100,000 id.
1873 . . . . .	112,000 id.
1874 . . . . .	231,000 id.

Nous ne saurions mieux terminer cette monographie qu'en transcrivant ici une partie des renseignements qui ont été fournis, en 1873, sur l'état de l'industrie houillère dans le département des Bouches-du-Rhône, par la *Société pour le développement et la défense du commerce et de l'industrie de Marseille*.

## ÉTAT DES CONCESSIONS DE MINES DE HOUILLES OU DE LIGNITES

LOCALITÉS	NOMBRE D'HECTARES		NOMS des CONCESSIONNAIRES
Gardanne . . . . .	Exploitée.	2.953	L'Huillier.
Mimet . . . . .	»	441	»
La-Grande-Concession . . . . .	»	6.223	»
Gréasque et Belcodène . . . . .	»	1.057	»
Pont du Jas de Bassas . . . . .	»	124	»
L'Adrech . . . . .	Inexploitée.	28	Aude.
Trets . . . . .	Exploitée.	7.129	L'Huillier.
Auriol . . . . .	»	2.555	»
La Bouilladisse . . . . .	»	48	»
Peypin-Saint-Savournin (Nord) . . . . .	»	680	Michel Armand.
id. id. . . . .	Inexploitée.	747	Revertégat.
Garlaban . . . . .	»	411	Combes Antoine.
Vède . . . . .	»	356	Bozc.
Bassan . . . . .	»	556	Robin.
Liquette . . . . .	»	102	Bozc.
Lalare . . . . .	»	2.154	Armand.
Coudoux . . . . .	»	1.125	Chinon et Tecchi.
Martigues . . . . .	»	610	Bazin et C <sup>e</sup> .
La Gascherche . . . . .	»	294	»
Gémenos . . . . .	»	160	Inconnu.

Quelques unes de ces concesssions sont inexploitées, parce que le charbon est de mauvaise qualité, ou parce qu'il ne s'y trouve qu'en quantités trop petites.

D'autres enfin auraient à lutter contre des difficultés insurmontables de l'envahissement des eaux. Ainsi les concessions de La Fare, de Coudoux, qui renferment d'excellent charbon, s'étendent sous l'étang de Berre, et ne peuvent, en aucune façon, avec les moyens actuels, être exploitées.

**Voies de transport les plus utiles à créer, soit pour favoriser le développement des exploitations existantes, soit pour atteindre du gisement non encore exploité.**

Les lignes dont nous venons de parler devront être créées le plus promptement qu'il sera possible, et le Gouvernement devra veiller à ce que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, qui a la concession du chemin d'Aix, de celui du Central-Var, soit aussi en demeure de pousser activement les travaux.

La ligne de raccordement de Valdonne à Fuveau, qui n'est pas encore concédée devra l'être le plus promptement possible. Cet embranchement est de la plus grande importance.

On comprendra, par ce que nous dirons tout à l'heure des tarifs qui régissent les voies qui s'embranchent sur les grandes lignes, qu'un concessionnaire isolé ne puisse exécuter ce tronçon de 7 à 8 kilomètres, qui ne serait pas rémunérateur. Mais la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, auquel il se soudera par ces deux extrémités, doit être mise en demeure de le faire; on trouverait même, dans les conditions de la concession originelle, des motifs pour l'y contraindre.

Nous croyons utile d'appeler ici l'attention du gouvernement sur les encouragements à donner à un système de chemins de fer économiques, fonctionnant depuis longtemps en Belgique et en Alsace, et qu'il serait utile d'appliquer dans notre département. Nous voulons parler de concessions de voies ferrées, sortes de tramways à vapeur, établies sur les côtés des routes actuelles, et dont le prix de revient ne dépasse pas 30,000 fr. par kilomètre; la vitesse sur ces voies n'est que de 15 kilomètres, les rampes et les courbes peuvent, par conséquent, y atteindre des proportions très considérables; les marchandises qui, comme la houille, n'ont pas besoin de voyager rapidement, trouvent dans ces voies un moyen de transport très économique.

**Observations sur les tarifs de transport appliqués aux houillères.**

Les tarifs de transports appliqués aux houilles sont de beaucoup trop élevés. Une réduction de 25 à 30 0/0 sur les prix actuels devrait être au moins imposée aux Compagnies. Il leur resterait encore un revenu très rémunérateur. Mais, au point de vue de la houille, on pourrait demander davantage.

La Société pour la défense du commerce, dans un travail publié en réponse au questionnaire sur le régime des chemins de fer, s'exprimait ainsi en terminant :

« Qu'on ne nous refuse pas les moyens de transports, qu'on accorde la concession des grandes voies rapides qui sont demandées, tant vers le nord de la France que vers Bordeaux que vers l'Italie.

« Que les tarifs des chemins de fer soient sérieusement révisés, ramenés à quelques unités claires et immuables; que les matières qui, comme la houille, sont le pain de

l'industrie et du commerce, soient transportées à 2 centimes la tonne; les céréales à 3 centimes; les autres marchandises au plus bas prix possible. »

« Notre Société persiste dans les mêmes idées et demande toujours les mêmes réductions, et si nous voulions nous appuyer d'un précédent indiscutable, nous rappellerions ici, que le mois dernier (août) M. le Ministre des Travaux publics a homologué un tarif à 0 fr. 025 pour les houilles de l'Aveyron. Mais si l'on ne peut arriver de suite, pour le transport des houilles, à la limite minima que nous venons d'indiquer, il est cependant de justes satisfactions qu'il serait facile de nous accorder.

« Il existe un tarif spécial pour les charbons exportés. Nous demanderions que ce tarif fût le seul appliqué aux transports des houilles qui viennent à Marseille, en attendant qu'on puisse obtenir le prix kilométrique le plus réduit et appliqué uniformément à tous les points de la France. »

On ne saurait croire combien les différences de tarifs font à certaines exploitations houillères ou industrielles des conditions d'existence différentes, et partant préjudiciables aux unes et avantageuses aux autres. Nous pouvons en donner ici un exemple bien frappant :

De Fuveau à Marseille, pour 26 kilomètres, la tonne de houille coûte à transporter 2 francs 90 centimes.

Les mines du Gard, qui sont à 200 kilomètres environ, peuvent faire arriver leurs produits au prix de 8 fr. Ainsi, pour une distance huit fois plus grande, le prix du transport n'est pas même trois fois plus élevé. N'est-il pas évident que la mine de Fuveau est placée, par le fait de la Compagnie du chemin de fer, dans une condition d'infériorité ?

Il n'est malheureusement que trop vrai que les Compagnies peuvent ainsi, à leur gré, disposer du sort de certaines industries.

C'est ici le lieu de présenter quelques observations sur la législation qui régit les relations des voies d'embranchements avec les grandes Compagnies. Les articles 60 et 61 du cahier des charges de ces dernières leur confèrent des droits exorbitants, au détriment des Compagnies houillères qui s'embranchent sur leurs lignes, et, par conséquent, au détriment du consommateur et de l'industrie, obligés de payer les frais dont elles augmentent ainsi le combustible. En voici un exemple :

Fuveau a construit une voie d'embranchement pour rejoindre la ligne de Valdonne à Aubagne; comme la mine, pour un parcours d'un kilomètre, ne peut avoir un matériel spécial, elle emprunte les wagons de la Méditerranée; celle-ci les lui loue, d'après le cahier des charges, à raison de 16 centimes par tonne et par kilomètre, et pour se charger de la traction, elle demande 9 centimes. Total : 25 centimes.

Si l'on ajoute à ce prix payé, le capital de construction de la voie, l'intérêt, l'entretien, le personnel, on arrive à trouver que le parcours sur cette voie d'un kilomètre,

coûte à la Compagnie houillère 81 centimes par tonne, tandis que le chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, bien qu'usant d'un tarif très élevé, de Valdonne à Aubagne, ne prend que 8 centimes par tonne et par kilomètre.

Il est évident qu'il y a là une réforme à faire et que les articles 60 et 61 du cahier des charges devraient être modifiés.

**Lignes ferrées dont l'établissement a été demandé dans l'intérêt du développement de la production houillère.**

Ce sont les lignes que nous avons déjà citées :

Celle d'Aix à Marseille (directe);

Le Central-Var;

L'embranchement de Fuveau à Valdonne;

La ligne du littoral de Marseille à Cette, et les diverses lignes qui, comme cette dernière, peuvent établir des communications faciles et économiques avec les bassins du Gard et de l'Hérault.

## VINS, LIQUEURS ET EAUX-DE-VIE

Depuis vingt ans, le commerce des vins, des liqueurs et des alcools n'a pas progressé à Marseille, du moins, en ce qui concerne les importations et les exportations par mer, soit le commerce général.

Il résulte, en effet, des deux tableaux comparatifs transcrits ci-après :

1° Qu'il a été importé, en 1874, 20,295 hectolitres de vins et liqueurs de plus qu'en 1855 ; mais que le chiffre des importations des eaux-de-vie et du rhum a diminué de 20,781 hectolitres ;

2° Qu'il a été exporté, en 1874, 84,568 hectolitres de vins en fûtailles et de liqueurs de plus qu'en 1855 ; mais que le chiffre des exportations des vins en bouteilles et des eaux-de-vie a diminué de 59,971 hectolitres.

## IMPORTATIONS

DÉSIGNATION	1855	1874	AUGMENTATION	DIMINUTION
	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.
Vins ordinaires en fûtailles.....	53.182 85	62.622 30	9.439 45	» »
Id. en bouteilles.....	356 38	1.018 48	662 10	» »
Vins et liqueurs en fûtailles.....	3.336 28	15.402 09	10.065 81	» »
Id. en bouteilles.....	147 51	775 25	627 74	» »
Eau-de-vie de vin.....	1.823 50	19 81	» »	1.804 19
Rhum, tafia.....	28.357 75	9.880 78	» »	18.976 97
Totaux.....	89.204 27	89.218 21	20.795 10	20.781 16

## EXPORTATIONS

DÉSIGNATION	1855	1874	AUGMENTATION	DIMINUTION
	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.
Vins ordinaires en fûtailles.....	225.882 86	265.858 78	39.975 22	» »
Id. en bouteilles.....	23.949 49	12.753 89	» »	11.196 10
Vins et liqueurs en fûtailles.....	1.632 19	26.427 96	24.789 77	» »
Id. en bouteilles.....	1.084 18	20.887 18	19.803 »	» »
Eau-de-vie de vin.....	71.351 89	22.576 35	» »	48.775 54
Totaux.....	323.906 61	348.503 66	24.568 69	59.971 64

La consommation intérieure des vins a doublé en vingt ans. Il résulte, en effet, des constatations du service de l'Octroi, que les entrées qui s'élevaient en 1855, à 217,861 hectolitres de vins en cercles et en bouteilles, ont atteint, en 1874, le chiffre considérable de 449,812 hectolitres; ce qui donne plus d'un hectolitre par habitant. (La population actuelle de Marseille est de 312,864 âmes).

Voici, d'après les renseignements fournis par la Chambre de Commerce, qu'elles ont été, pendant la dernière période décennale, les causes des augmentations ou des diminutions survenues dans les importations et les exportations.

#### 1865

La récolte s'est présentée dans des conditions d'abondance exceptionnelle. Malheureusement, les qualités n'ont pas répondu à l'attente générale, et cette récolte doit être classée parmi les plus ordinaires.

Cette infériorité de qualité a fait regretter la suppression de la faculté du vinage en franchise de droits, faculté qui aurait permis de conserver beaucoup de vins, auxquels l'épreuve des chaleurs de l'été sera fatale.

A ce sujet, la Chambre de Commerce signale le dommage qui résulte, pour les vignobles de Provence, des dispositions de la dernière loi sur les vinaigres. La faculté laissée aux propriétaires distillateurs de brûler une partie de leurs vins, et de viner leur récolte en franchise, nous place dans une situation d'infériorité très-grande par rapport au Languedoc.

En effet, dans nos contrées, la propriété est morcelée à l'infini; nos propriétaires ne sont pas dans le cas de distiller une partie de leur récolte pour viner le reste de leur production.

Dans le Languedoc, au contraire, un nombre considérable de grands propriétaires, récoltant des quantités énormes, ont joint des distilleries à leurs exploitations agricoles et peuvent, seuls, offrir des vins vinés et survinés au titre demandé par les acheteurs; de sorte que tous les inconvénients et les abus des survinages, qui avaient justifié, dans une certaine mesure, la modification de la loi, ont reparu, tandis que la Provence a perdu, en fait, la faculté de viner ses vins en franchise dans la proportion nécessaire pour les conserver.

#### 1866

Le chiffre des exportations s'est accru de 50,000 hectolitres environ; mais, cette augmentation n'a pas été entièrement au profit du commerce de Marseille.

En effet, les propriétaires de vignobles du Languedoc et de l'intérieur ont envoyé leurs vins préparés et dans les conditions voulues pour être embarqués; ces vins n'ont fait que traverser notre ville, et c'est ce qui explique les plaintes des négociants, bien que l'exportation par le port de Marseille se soit accrue.

#### 1867

La Chambre de Commerce signale de nouveau les effets désastreux de la loi sur le vinage, qui favorise d'une manière toute particulière les grands propriétaires du Languedoc, au détriment de tout le commerce des vins et des 3/6.

Marseille et le département du Var, qui ne produisent que du bon vin, sont plus spécialement frappés par cette loi, puisqu'ils ne peuvent, par suite de la bonne qualité de leurs produits, en sacrifier aucune partie pour faire du 3/6.

La loi du vinage a donc créé un véritable privilège en faveur des grands propriétaires du Languedoc, sans atteindre le but que se proposaient ses auteurs, qui avaient surtout en vue d'éviter la fraude et de percevoir des droits sur les alcools employés pour renforcer les vins, puisque le commerce achète les vins tout vinés des détenteurs qui ont le monopole de les renforcer sans avoir à payer aucun droit.

La loi du vinage présente, en outre, l'inconvénient grave de favoriser, au détriment de la France, les pays vinicoles étrangers, et particulièrement l'Espagne où le vinage en franchise est permis.

Déjà, des vins vinés sont arrivés de l'étranger dans notre port; de grandes quantités y sont attendues avant la récolte prochaine, et tout indique que, lorsque notre récolte de vin sera médiocre, l'importation étrangère prendra un plus large développement. La préparation des vins qui se faisait ici, et qui imprimait un certain mouvement à notre industrie locale, se fera désormais à l'étranger, puisqu'on aura la faculté d'introduire des vins, jusqu'à 18 0/0 d'alcool pur, vinés en franchise. Il en résultera que les 3/6 et les vins étrangers s'écouleront à des conditions bien plus avantageuses que les produits similaires de notre sol.

#### 1868

Les exportations de nos vins à destination du Brésil et La Plata, comparativement à l'année 1867, présentent une augmentation de 78 0/0. Ce fait intéressant est un nouveau témoignage en faveur de l'influence que l'établissement de lignes régulières de paquebots à voiles et d'un service transatlantique partant de notre port, ont exercé sur le développement de nos relations avec ces contrées.

L'Algérie, malgré l'extension de la culture de la vigne sur son territoire, a demandé à notre marché 18,063 hectolitres de vin, contre 9,018 hectolitres en 1867.

Le chiffre des exportations aux Colonies françaises s'est accru de 22 0/0; les vins formant le principal aliment de nos armements pour les frets de sortie, cet accroissement a un double intérêt pour le commerce de notre port.

Il n'en est, malheureusement, pas de même pour les alcools. La comparaison de nos exportations de cet article, pendant les trois dernières années, témoigne, en effet, d'un ralentissement d'affaires fort regrettable, et qui ne s'explique que trop par la concurrence que nous font de plus en plus les eaux-de-vie communes, provenant des alcools de grains produits et expédiés directement par l'Allemagne ou les États-Unis, sur les marchés que nous alimentions autrefois exclusivement avec nos alcools de vins.

Depuis que les alcools de betterave et de grains ont supplanté, dans une si grande mesure, la consommation des alcools de vins, Marseille a dû compter avec une redoutable concurrence pour la fabrication et l'exportation des eaux-de-vie communes.

Il ne s'est produit aucun fait digne d'attention de 1869 à 1874.

Nous résumons ci-après, dans un tableau récapitulatif, les importations et les exportations effectuées pendant les dix dernières années, soit de 1865 à 1874.



## VINS ET ALCOOLS

## IMPORTATIONS

DÉSIGNATION	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.
Vins ordinaires en fûtailles.....	7.469 60	7.631 47	9.977 40	38.056 04	39.968 18	13.501 12	11.403 87	60.764 39	47.186 35	63.633 10
Id. en bouteilles.....	153 90	156 14	308 99	1.038 95	273 93	290 84	403 68	889 56	406 12	1.018 48
Vins de liqueurs en fûtailles.....	5.369 81	7.473 55	8.365 85	9.731 39	13.175 96	8.256 55	8.231 27	16.343 04	13.333 66	15.403 09
Id. en bouteilles.....	493 18	497 54	324 64	609 25	361 06	418 85	483 74	837 37	731 32	775 35
Eau-de-vie de vin.....	45 56	205 78	108 03	733 91	196 15	34 18	171 70	58 84	124 67	19 81
Rhum, tafia.....	18.231 39	9.963 44	15 396 88	10.374 43	9.444 06	8.090 10	6.819 79	9.137 30	6.310 70	9.380 78
Totaux.....	31.431 84	35.335 92	35.176 79	51.133 87	63.433 34	39.581 64	27.493 05	87.930 50	66.991 83	89.316 21

## EXPORTATIONS

DÉSIGNATION	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.	hect. lit.
Vins ordinaires en fûtailles.....	394.279 57	344.499 98	338.802 65	381.594 11	355.803	369.633 06	390.313 88	293.499 53	279.336 57	365.858 78
Id. en bouteilles.....	44.757 56	15.841 84	41.983 08	44.373 47	15.323 93	41.650 69	10.803 29	16.484 04	15.151 87	12.733 89
Vins de liqueurs en fûtailles.....	18.443 17	25.418 70	15.391 44	15.533 99	30.638	42.963 60	48.363 86	36.738 67	35.591 06	24.437 92
Id. en bouteilles.....	16.289 16	18.841 84	15.470 61	17.394 67	18.147 63	17.029 14	23.891 15	38.038 78	21.897 09	30.887 13
Eau-de-vie de vin.....	51.811 02	57.756 78	32.719 92	31.999 71	24.133 39	35.100 46	36.195 23	40.145 26	26.323 49	23.576 35
Totaux.....	595.579 43	463.359 09	294.026 70	351.385 65	434.085	386.876 95	378.566 41	411.886 37	368.399 58	348.508 66

## RIZ

Le commerce du riz, qui paraissait devoir acquérir un certain développement, est resté à peu près stationnaire depuis dix ans.

Les importations, qui n'étaient que de 50,000 quintaux métriques, en 1855, s'étaient élevées à 85,000 quintaux, en 1865; mais, à partir de cette époque, le chiffre des importations n'a presque pas varié; il a atteint 110,000 quintaux, en 1871, après la guerre, mais il est revenu à 85,000 quintaux, en 1874.

Le tableau récapitulatif que nous transcrivons ci-après, fait connaître, année par année, depuis 1865, le chiffre des importations et l'emploi de la marchandise reçue.

ANNÉES	IMPORTATIONS	CONSUMMATION LOCALE	EXPORTATIONS	TRANSIT
	quintaux métriques	quintaux métriques	quintaux métriques	quintaux métriques
1855.....	50.421	»	12.181	»
1865.....	85.000	40.000	20.000	25.000
1866.....	95.008	40.000	20.000	35.000
1867.....	93.000	45.000	10.000	40.000
1868.....	83.000	40.000	5.000	40.000
1869.....	87.000	30.000	17.000	38.000
1870.....	90.000	35.000	10.000	10.000
1871.....	110.000	30.000	15.000	65.000
1872.....	100.000	25.000	15.000	60.000
1873.....	80.000	20.000	20.000	40.000
1874.....	85.000	20.000	20.000	45.000

## 1865

Les riz du Piémont, qui nous arrivent de Gênes, se consomment de préférence à Marseille et dans les départements voisins, jusqu'à Lyon.

Autrefois, notre ville recevait non seulement les riz nécessaires à sa consommation et à celle des environs, mais encore ceux qui étaient destinés au Languedoc, à Lyon et même au Levant. Depuis une trentaine d'années, l'importation de cette denrée a sensiblement diminué; les expéditions se font directement de Gênes à Cette et à Arles pour les approvisionnements du Languedoc et de Lyon. Le Levant lui-même, sauf quelques faibles quantités qu'il puise dans nos entrepôts, se pourvoit aussi à Gênes.

L'incendie de l'usine anglaise qui s'était établie à Marseille pour glacer les riz, a eu pour conséquence, en 1865, de donner plus d'activité à l'usine française fondée depuis assez longtemps et qui a dû, à cette circonstance, d'élever sa production de 12 à 15,000 quintaux.

**1866**

Notre usine à glacer continue à progresser; sa production s'est maintenue à 15,000 quintaux, qui ont été vendus en moyenne de 46 à 47 fr. les 100 kilogrammes.

Il n'arrive presque plus de riz de l'Inde. Le marché de Marseille n'en a reçu que 200 balles. Ces riz se sont vendus 32 fr. les 100 kilogrammes.

**1867**

Indépendamment des importations très considérables du Piémont, il est arrivé de Mozambique 150,000 kilogr. de riz en paille qui ont trouvé des acheteurs à 18 fr. les 100 kilogr., pour une usine du Languedoc.

**1868 — 1874**

Nous ne trouvons rien à signaler pendant cette période de sept ans. Les importations n'ont point dépassé le chiffre de 110,000 quintaux métriques et la production de l'usine à glacer s'est maintenue à 15 et 20,000 quintaux métriques.

Cependant, à partir de 1872, les arrivages de l'Inde ont pris un rapide développement. « Les riz de l'Inde, lisons-nous dans le compte-rendu de la situation commerciale de 1874, nous arrivent, depuis deux années, en assez grandes quantités. « En 1872, c'est à peine si nous recevions 3,000 quintaux métriques de riz de cette « provenance; nous en avons reçu 30,000 en 1873 et 40,000 en 1874. Ces riz, à cause « de leur bas prix, font une sérieuse concurrence aux riz du Piémont. »

---

SUIF BRUT ET SAINDOUX

---

Le commerce du suif brut et du saindoux n'est pas sans importance à Marseille. Cependant, les importations de ces deux articles, qui s'élevaient, en 1863, à 17 millions de kilogrammes, sont descendues à 5 millions de kilogrammes, en 1874, après, toutefois, s'être maintenues entre 7 et 10 millions pendant dix ans.

Voici, au surplus, le chiffre exact de ces importations, depuis 1855 jusqu'à ce jour.

1855 . . . . .	3,466,973	kilogrammes.
1861 . . . . .	1,228,777	id.
1862 . . . . .	7,019,795	id.
1863 . . . . .	17,293,369	id.
1864 . . . . .	10,141,235	id.
1865 . . . . .	6,313,035	id.
1866 . . . . .	5,557,494	id.
1867 . . . . .	11,163,244	id.
1868 . . . . .	10,035,364	id.
1869 . . . . .	7,544,958	id.
1870 . . . . .	7,610,036	id.
1871 . . . . .	9,377,495	id.
1872 . . . . .	9,326,505	id.
1873 . . . . .	10,951,344	id.
1874 . . . . .	5,584,550	id.

---

## CIRE

Le tableau que nous transcrivons ci-après, fait connaître les quantités de cires vendues sur le marché de Marseille, en 1855, et depuis 1865 jusqu'en 1874.

Il résulte de ce tableau comparatif, que, si le commerce des cires à Marseille n'a pas sensiblement diminué depuis une vingtaine d'années, il est loin d'avoir progressé.

## TABLEAU DES CIRE

## VENTES EFFECTUÉES AVEC INDICATION DE LA PROVENANCE

PROVENANCES	1855	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.
Levant.....	25.388	14.650	37.200	31.700	19.000	8.050	13.600	14.700	42.700	21.150	9.050
Algérie.....	38.146	10.380	11.050	4.300	25.000	15.250	6.800	18.300	13.200	800	20.500
Mogador.....	35.515	67.400	21.600	24.600	67.600	9.700	23.100	20.400	18.300	9.900	19.200
Sénégal.....	109.174	75.600	44.750	92.600	116.800	73.400	104.500	61.200	37.500	60.050	70.300
Mozambique.....	88.810	16.800	4.600	1.400	33.000	32.200	31.000	58.000	36.000	19.300	90.900
Madagascar.....	»	9.200	7.000	12.000	6.300	3.000	22.000	12.000	16.400	7.500	10.500
Abyssinie.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.000
Aden.....	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	1.500
Saint-Dominique..	»	»	»	»	»	»	5.500	5.500	»	1.500	1.500
Corse.....	»	450	950	1.400	1.880	1.600	1.700	1.000	400	300	»
Provence.....	»	7.300	5.600	6.000	53.000	3.500	5.200	4.000	2.800	3.800	6.000
Havane.....	»	5.000	»	2.500	»	»	»	»	»	»	»
New-York.....	»	9.000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Japon.....	»	8.800	200	»	10.100	»	»	»	»	»	540
Autres pays.....	34.601	»	4.000	9.800	700	5.000	»	»	6.000	6.450	»
Total des ventes...	»	219.580	136.950	186.300	275.080	151.700	213.400	195.400	173.800	120.350	231.990
Total des arrivages.	331.634	219.580	216.850	190.800	312.080	225.200	276.400	240.100	332.300	204.350	234.690
Solde en magasin..	»	»	80.100	4.500	37.000	73.500	55.000	55.000	58.500	74.000	2.700

## MORUES

---

Depuis une vingtaine d'années, le commerce des morues, sur notre place, décroît plutôt qu'il ne progresse. Il suffit de jeter un regard sur le tableau comparatif ci-joint, pour s'en convaincre.

La cause de ce décroissement peut être attribuée aux mauvaises pêches sur la côte est de Terre-Neuve, aux expéditions directes faites en Italie par nos armateurs et à la concurrence du poisson de banc.

La concurrence des morues anglaises sur les marchés étrangers nous porte également un sérieux préjudice. Cette concurrence est tellement active, que, malgré la prime que le Gouvernement accorde à nos produits de pêche française, il ne nous est pas toujours possible de lutter avantageusement avec les produits anglais.

Il serait peut-être possible d'améliorer la situation du commerce des morues en France, en accordant à nos nationaux une position égale à celle de nos concurrents dans les pays de pêche, c'est-à-dire en leur accordant la faculté de pêcher sur une étendue de côte égale à celle où sont établies les pêches anglaises.

Dans ces conditions, les armateurs français trouveraient toujours le moyen de couvrir leurs frais d'armements par le produit de la pêche, ce qui leur permettrait, en ayant plus d'aliment, de faire de bonnes campagnes et d'offrir, comme leurs concurrents, leurs produits à bas prix, tandis qu'actuellement, si le poisson manque dans l'espace restreint où nos armateurs ont le droit de pêcher, ce qui arrive assez souvent, il en résulte de grandes pertes pour eux; dans le cas même où ils réussissent à faire un peu de pêche, ils se trouvent dans la nécessité, pour se rémunérer de leurs frais, de vendre leurs produits à un prix assez élevé, ce qui les place encore dans une situation inférieure à celle des anglais.

L'égalité de prime accordée aux navires pêcheurs, qui transportent directement de Terre-Neuve en pays étrangers le produit de leur pêche, nous est aussi nuisible.

En effet, on accorde la prime à la totalité de la cargaison portée par les navires, c'est-à-dire aussi bien aux qualités inférieures qu'aux bonnes qualités, tandis que la même faveur n'existe pas pour les morues exportées de Marseille ou de tout autre port français, puisque ces dernières n'ont droit à la prime que tout autant qu'elles sont en bon état de conditionnement et propres à l'alimentation publique.

Ce qui atteint plus directement notre marché, c'est la fondation de sécheries à Bordeaux et à Cette; ces deux places reçoivent au vert, pour les préparer, toutes les morues que recevait autrefois Marseille.

Nous n'avons pu encore réparer cette perte, car il n'existe, sur notre place, aucun de ces établissements. Il en résulte que nous sommes obligés d'aller acheter à Bordeaux et à Cette les quantités dont notre commerce a besoin. Chaque année, Marseille reçoit, de ces destinations, de 10 à 15,000 ballots de morue.

## MORUES

## VENANT DIRECTEMENT DE TERRE-NEUVE

PROVENANCES	1855	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.
De la Côte.....	54.828	27.520	11.530	20.600	18.020	16.410	15.910	22.000	30.000	20.500	26.000
De Saint-Pierre- Miquelon.....	»	7.130	7.220	11.700	6.730	5.090	10.710	7.000	10.000	10.000	11.000
Du Golfe.....	»	4.050	7.440	7.100	4.000	8.800	10.120	11.000	15.000	16.000	12.000
Du Grand-Banc..	»	2.100	2.910	5.000	1.800	5.970	7.800	5.000	4.000	6.000	8.000
Totaux.....	54.828	40.800	29.100	44.400	30.550	36.270	44.040	45.000	59.000	52.500	52.000
Nombre de navires.	»	38	31	36	»	30	36	32	47	42	45

### SAVONNERIE MARSEILLAISE

La savonnerie est la plus ancienne et la plus importante branche de l'industrie marseillaise.

Cette industrie prit un grand développement sous l'administration de Colbert et jusqu'à la Révolution, notre ville en conserva le monopole. On comptait à Marseille, en 1789, 46 fabriques produisant annuellement 500,000 quintaux de savon, ancien poids, ce qui représente 200,000 quintaux métriques.

Pendant les guerres de l'Empire, qui furent si funestes au commerce et en particulier à celui de Marseille, la fabrication des savons, loin de dépérir, prospéra d'une manière exceptionnelle. Le nombre des fabriques en pleine activité s'éleva jusqu'à 73, employant plus de mille ouvriers. Leblanc venait de découvrir la soude artificielle, qui mettait à la disposition des arts industriels un alcali puissant, à bas prix et dont la production n'avait pas de limites, puisqu'elle a pour base le sel marin. Jusqu'alors, on avait demandé l'alcali, nécessaire à la fabrication du savon, aux sodes naturelles que nous fournissaient, à un prix élevé, l'Espagne, la Sardaigne, la Sicile, Tunis et au natron de l'Égypte.

Depuis cette époque, la savonnerie marseillaise n'a pas cessé de progresser. En 1829, elle produisait 400,000 quintaux métriques à 75 fr. les 100 kilogr. De 1836 à 1841, le produit moyen de ses 45 fabriques était de 500,000 quintaux métriques à 93 fr. les 100 kilogrammes.

En 1865, la production s'élevait à 43 millions de kilogr. et, en 1875, elle atteint le chiffre total de 84 millions.

La réputation des savons de Marseille est universelle ; elle est due à la bonté de ses produits et à la loyauté avec laquelle travaille l'immense majorité de ses fabricants. Rien n'est plus facile que de tromper la consommation en cette matière, et de lui faire accepter, au moyen d'une prétendue réduction de prix, des produits sophistiqués.

Le savon de Marseille se compose de 6 à 7 0/0 de soude ; de 60 0/0 de corps gras et de 34 à 35 0/0 d'eau. Il est considéré comme le type normal d'une bonne fabrication.

Voici, d'après les comptes-rendus publiés par la Chambre de Commerce, quels ont été la marche et les progrès de cette importante industrie depuis une quinzaine d'années.



**1861**

Le nombre total des fabriques de savon de toutes qualités, situées dans la circonscription marseillaise, est de 55. Sur ce nombre, 3 ne fonctionnent pas, et 52 sont en activité. 36 sont spécialement affectées à la fabrication du savon de Marseille et du savon blanc de qualité supérieure; les 16 dernières s'occupent des savons unicolores de qualités plus ou moins inférieures.

La production des 36 fabriques, représentant l'ensemble de la véritable fabrication marseillaise, est de 50 à 60 millions de kilogrammes par an, d'une valeur de 40 à 50 millions de francs; celle des 16 autres fabriques peut être évaluée de 8 à 9 millions de kilogrammes d'une valeur de 5 à 6 millions de francs.

L'exportation générale varie de 4 à 6 millions de kilogrammes par an.

La suppression du drawback ayant augmenté d'autant le coût des savons destinés à l'exportation, il est indispensable que les droits sur les huiles et le sel marin qui grèvent encore la fabrication du savon, soient au plus tôt supprimés, car ce n'est qu'en donnant un produit meilleur et à bon marché que nous pourrions donner à notre exportation toute l'extension dont elle est susceptible.

**1862**

Les prix ont varié de 99 à 102 fr. les 100 kilogr. pour les savons blancs, et de 82 à 85 fr. pour les savons bleu pâle et bleu vif, marbrés, de belle qualité.

Quant aux savons unicolores, il y en a eu de divers coûts; ils se sont vendus depuis 65 fr. jusqu'à 85 fr. les 100 kilogr. Cependant, ils avaient tous été à peu près fabriqués avec les mêmes corps gras. Ces différences de prix ne sauraient donc être attribuées qu'aux diverses proportions d'eau incorporée et aux mélanges de matières inertes.

Nous nous hâtons de dire que ce genre de fabrication n'est à Marseille que l'exception, tandis que, dans le reste de la France, elle est la règle.

Cette tendance toujours croissante qu'ont les produits de mauvais aloi à se substituer aux savons de confection loyale et de belle qualité, est basée, sans aucun doute, sur l'erreur du consommateur dans l'appréciation de la valeur véritable du savon, mais le retrait du drawback aux produits de Marseille et le maintien des droits sur les matières premières qui entrent dans leur composition, n'ont pas peu contribué à rendre la concurrence encore plus inégale et difficile à soutenir. Car, contrairement à tout ce qui se pratique pour les savons marseillais, toutes les matières premières qui servent à la production des autres savons sont exemptes de tout droit.

La Chambre a signalé les dangers de cette situation au gouvernement; mais, à part

le dégrèvement sur le sel de fabrique qui est au nombre des moyens radicaux, et qui a également profité aux deux genres de fabrication, il n'a été pris encore que des moyens insuffisants, en sorte que les griefs du commerce restent à peu près intacts.

#### 1863

Les corps gras employés dans la savonnerie marseillaise sont encore grevés de droits de douane, tandis que ceux qu'emploie la fabrication des produits unicolores sont tous affranchis depuis longtemps.

A cette première cause d'inégalité, il faut en ajouter une autre d'un genre différent : nous voulons parler du mélange des matières inertes, telles que le sulfate de baryte, le talc et la craie de Briançon, dans la majeure partie de ces savons. Il n'est pas possible à la fabrication marseillaise de lutter avec avantage dans de telles conditions.

Le droit de 6 fr. par 100 kilogr. sur les huiles d'olive étrangères a continué à être perçu pendant toute l'année 1863. Ce n'est qu'à partir du 1<sup>er</sup> février 1874 que ce droit a été réduit à 3 fr. pour les huiles du royaume d'Italie.

La franchise de droit sur le sel employé dans l'industrie a eu son application à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1863; mais elle n'a profité à la savonnerie marseillaise que d'une manière incomplète, car on refuse jusqu'à ce jour de lui accorder directement le sel en nature dont elle a besoin, et les conditions imposées aux fabricants de soudes pour produire la soude salée, qui remplace forcément le sel, annihilent complètement l'avantage de la franchise.

La Chambre de Commerce demande le dégrèvement des droits d'octroi qui pèsent si lourdement sur la savonnerie. Cette charge, qui s'élève jusqu'à 800,000 fr. par an, a été encore aggravée, en 1863, par l'emploi du saindoux dont la taxe est de 3 fr. les 100 kilogr., soit, pour la consommation annuelle, 300,000 fr. à ajouter au chiffre de 800,000 francs.

Ces taxes locales, perçues sur les produits non consommés sur place, mais appelés à lutter avec les similaires indemnes sur tous les marchés de l'intérieur et de l'étranger, constituent une anomalie regrettable.

#### 1864 — 1865

La situation de la fabrication des savons dits de Marseille ne s'est pas améliorée. Cependant, en 1865, le Gouvernement a allégé cette industrie de quelques-unes de ses charges. Les fabricants de savon ont obtenu la livraison en franchise des sels qu'ils emploient directement dans leur industrie. Ce dégrèvement partiel est un

acheminement vers le dégrèvement général de toutes les matières premières que la savonnerie marseillaise attend si impatiemment et qui, seul, peut compenser, pour elle, la suppression du drawback; mais pour peu qu'il se fasse attendre, ce dégrèvement général risque fort de trouver l'industrie savonnaire bien affaiblie et peu en état d'en profiter.

En effet, une nouvelle diminution de plus de 2 millions de kilogrammes s'est produite dans sa fabrication, qui ne s'est élevée qu'à 43 millions de kilogrammes environ en 1865, contre 45 millions dans l'année précédente, qui subissait déjà une réduction de 10 à 15 millions de kilogrammes sur la moyenne des vingt dernières années.

#### 1866 — 1867

La suppression des droits sur les sels employés dans la savonnerie, et la diminution de ceux qui pesaient sur les huiles étrangères, ont, sans doute, amélioré la situation de l'industrie de la savonnerie, mais ces mesures n'ont pas été suffisantes pour donner un nouvel essor à cette importante fabrication.

En 1867, une cause particulière est venue aggraver la situation de cette industrie; nous voulons parler de la hausse qui s'est produite sur les huiles d'olive, qui a augmenté, d'une manière notable, le prix de revient de la matière fabriquée.

En présence d'une pareille situation, la Chambre de Commerce attend avec impatience le moment où une réduction des droits d'octroi pesant sur les matières premières qui servent à la fabrication des savons, pourra être réalisée, et elle forme le vœu qu'éclairés par leur propre intérêt, les fabricants qui sont entrés dans la regrettable voie de la sophistication de leurs produits, reconnaissent enfin que l'avenir de leur industrie est entièrement lié à une bonne et loyale fabrication.

#### 1868 — 1869

La production s'est élevée à 60 millions de kilogrammes en 1868 et à 70 millions en 1869.

Cette augmentation est due à l'abondance de la récolte d'olives et au bas prix des autres matières premières les plus propres à la fabrication du bon savon.

En obtenant à bas prix les huiles d'olives, les ressences, les huiles de sésames et d'arachides, l'industrie de la savonnerie a pu relever le niveau de ses qualités, et reprendre enfin les avantages dont elle a été privée depuis la création de nombreuses usines de l'intérieur, qui s'alimentent presque exclusivement avec des matières grasses de basse qualité. Ces usines affranchies des taxes qui pèsent sur notre fabrica-

tion, nous font une concurrence que nous ne pouvons combattre efficacement que lorsque la baisse des oléagineux rétablit l'équilibre.

#### 1870 — 1871

La fabrication des savons, ralentie, à la fin de 1870 et dans les premiers mois de 1871, par la guerre et les événements qui l'ont suivie, est devenue très active vers la fin de l'année. Aussitôt que les communications furent libres, les demandes de savon affluèrent de toute part, d'autant plus pressantes que les chemins de fer, encombrés, faisaient subir de longs retards à la marchandise. Chacun, d'ailleurs, dans la prévision du droit qui devait frapper les matières premières, s'empressait de faire quelques provisions de produits fabriqués.

On peut estimer qu'il a été produit à Marseille, en 1871, environ 50 ou 60 millions de kilogrammes de savon, dont la plus grande partie a servi à la consommation de la France.

Il en a été exporté, par mer, environ 7,400,000 kilogrammes.

#### 1872 — 1873

Il n'a été produit par les fabriques de Marseille, en 1872, que 47 à 50 millions de kilogrammes de savon, et ce chiffre n'a même pas été atteint en 1873.

Les exportations se sont élevées à 9 millions, en 1872, et à 7,300,000 kilogr., en 1873.

#### 1874

Le malaise déjà signalé en 1872-1873, s'est aggravé pendant l'année 1874. Le travail des fabriques avait pris, dans le dernier trimestre de 1873, une certaine activité qui s'est ralentie dès le 1<sup>er</sup> janvier 1874, époque à partir de laquelle le savon a été soumis au droit d'accise.

Cette situation s'est sensiblement améliorée en 1875. Il résulte, en effet, d'une statistique dressée avec un soin extrême, que, pendant cette année, 89 fabriques employant 899 ouvriers, ont produit 84,129,352 kilogr. de savon.

---

TANNERIE

---

La tannerie et les opérations diverses que subissent les peaux, sous les noms de mégisserie et maroquinerie, ont été, de temps immémorial, une des principales branches de l'industrie marseillaise. Dans le moyen-âge, un quartier de la ville assez étendu était affecté aux tanneries, c'était le quartier qui environne aujourd'hui la Bourse, comprenant les rues de l'Étrieu, de la Tête-d'Or et de la Vieille-Cuiraterie.

Le corps des fabricants tanneurs était très riche et très considéré; il avait fourni une partie des fonds nécessaires à la construction de l'aqueduc qui amène à Marseille les eaux de l'Huveaune (1).

Les tanneries marseillaises furent florissantes jusqu'à l'édit de 1759, sur la marque des cuirs; mais, aux premières exécutions violentes de cette loi, la majeure partie des ateliers fut fermée.

Le traité de 1786 avec l'Angleterre et les événements de 1789, trouvant les tanneries à peu près fermées, n'engagèrent pas à les rouvrir. En 1800, lorsque l'ordre et la sécurité commencèrent à renaître en France, cette branche d'industrie fut rétablie.

Appelées à fournir en partie l'approvisionnement d'un immense empire et d'innombrables armées, les tanneries de Marseille jouirent, de 1800 à 1816, d'une grande prospérité. Retrouvant leur ancienne activité, elles fabriquèrent encore, chaque année, plus de 60,000 cuirs de bœuf ou vache; elles profitèrent des recherches chimiques sur le tannin et améliorèrent leurs procédés.

Mais, depuis 1822, la décadence de cette industrie a été progressive jusqu'à ces dernières années, où une certaine reprise d'affaires a été signalée.

En 1848, le nombre des tanneries s'élevait, pour les gros cuirs, à 14 occupant 900 ouvriers; elles travaillaient, à cette époque, 25,000 gros cuirs, 720,000 peaux de chèvres, 300,000 peaux de moutons.

En 1862, le nombre des fabriques travaillant les gros cuirs était réduit à 9, occupant 600 ouvriers et travaillant 15,000 pièces; 5 fabriques, occupant 30 ouvriers, travaillaient annuellement 250,000 peaux de moutons; 2 fabriques occupaient 20 ouvriers et travaillaient 100,000 peaux de chèvres.

La situation s'est sensiblement améliorée : on compte aujourd'hui, à Marseille, 25 établissements occupant 1,300 ouvriers et 250 ouvrières. Le chiffre des peaux tannées est considérable et se répartit ainsi :

4,340,000 peaux de chèvres; 174,000 peaux de moutons et 14,000 gros cuirs.

---

(1) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome IV, page 688.

### MINOTERIE

---

On ne connaissait, autrefois, à Marseille que les moulins travaillant à façon et pour la consommation locale.

Une première minoterie pouvant convertir, chaque jour, 225 hectolitres de blé en farine, fut établie à Marseille, en 1818. Vingt-cinq ans après, on n'en comptait que trois de plus. L'état d'incertitude dans lequel le régime de l'échelle mobile tenait cette industrie ne lui permettait pas de se développer. Aussi, peut-on dire qu'elle ne date, parmi nous, que du jour où, par la loi de 1861, a été inaugurée la liberté du commerce des grains, qui lui assure en tous temps les approvisionnements nécessaires à sa fabrication.

#### 1865

Marseille possédait, en 1865, cinquante minoteries environ, pouvant triturer annuellement 1,800,000 hectolitres de blé, sur lesquels 800,000 hectolitres, convertis en farine, étaient exportés et le surplus livré à la consommation du département et des départements limitrophes.

#### 1866

Les résultats que donnent, en 1866, le commerce des céréales et la minoterie inspirent les observations suivantes à la Chambre de Commerce :

1° Dans le temps où la France a des excédants de récolte et des prix peu élevés, les blés indigènes n'ont, en aucune façon, à souffrir de la concurrence des blés exotiques ;

2° Il importe, cependant, même alors, de ne pas repousser ceux-ci de nos entrepôts, car ils n'y entrent que pour en sortir presque aussitôt en produits fabriqués ;

3° Enfin, la liberté d'importation et d'exportation, telle qu'elle fonctionne depuis la loi de 1861, doit être maintenue dans son intégrité, commandée qu'elle est par la position des deux principales divisions de la France : le Nord et le Midi, dont l'une, voisine du plus grand pays de consommation, l'Angleterre, produit plus qu'elle ne consomme ; dont l'autre, plus rapprochée des contrées les plus fertiles du Levant, consomme plus qu'elle ne produit. Position de tout point admirable, et dont

la législation actuelle permet de tirer parti dans l'intérêt de tous : du commerce comme de l'industrie, des producteurs aussi bien que des consommateurs!

**1867**

L'industrie de la meunerie, encouragée par les bénéfices qu'elle a réalisés dans ces deux dernières années, tend à prendre de jour en jour un plus grand développement. Plusieurs nouveaux établissements ont été fondés dans nos environs. D'autres sont en voie de création. On doit s'en féliciter dans l'intérêt du pays, car c'est de la main-d'œuvre qui vient s'ajouter à celle que nous avons déjà. Mais qu'il nous soit permis de rappeler que les années de disette étant très-heureusement des années d'exception, ce sera surtout dans la concurrence avec l'étranger et dans le perfectionnement de la fabrication, que la minoterie de notre circonscription devra chercher les éléments d'une durable prospérité.

**1868**

L'exportation des farines par le port de Marseille a atteint, cette année, le chiffre de 773,772 quintaux métriques, dont 586,524 ont été dirigés sur les ports d'Espagne, 117,666 sur l'Algérie, 50,795 sur Malte et Gibraltar. La Suisse, qui, l'année précédente, nous avait demandé près de 40,000 quintaux, n'a reçu, cette année, que 4,590 quintaux. Le reste de nos exportations comprend les provisions ordinaires de notre armement maritime.

Ces quantités exportées sont loin de représenter la production totale de notre minoterie. Il y a à Marseille ou dans les environs une centaine d'établissements meuniers occupant dans leur ensemble près de 600 paires de meules. Sur ce nombre, les 4/5 au moins travaillent pour le commerce, 1/5 seulement fonctionne à façon pour le service de la boulangerie.

La production commerciale des minoteries de notre circonscription dépasse 3 millions de quintaux métriques de farine.

**1869**

L'importation des blés par Marseille se fait d'une manière régulière et proportionnée aux besoins du pays.

Notre minoterie profitera, sans doute, de cette situation qui, sans porter atteinte aux intérêts agricoles de la France, satisfait aux intérêts maritimes et commerciaux de notre port.

Nos établissements meuniers sont aujourd'hui parfaitement outillés, mais cela ne suffit pas; la cherté des moyens de transport oppose une barrière infranchissable à l'écoulement de leurs produits et favorise la concurrence étrangère. Pour sortir du cercle limité de ses débouchés, cette industrie réclame l'amélioration des voies de communication, l'abaissement des prix de transport, le dégrèvement des droits d'octroi sur les charbons et la suppression des charges de toute nature qui pèsent sur la manipulation de la matière première.

#### 1870 — 1874

Un temps d'arrêt dans le développement de la minoterie s'est produit pendant cette période quinquennale.

La Chambre de Commerce signale cette situation et en cherche l'explication dans les faits suivants :

Faut-il attribuer la difficulté qu'a éprouvée la minoterie à utiliser toutes ses meules (800 environ), dans ces dernières années, entièrement aux circonstances particulières qui se sont produites dans le commerce des blés ?

Faut-il croire, au contraire, que ce chômage partiel provient de la trop grande quantité d'usines créées depuis huit à dix ans ?

Il est évident que les deux causes ci-dessus ont eu une action marquée sur le ralentissement du travail de nos usines; il en est une autre dont on a pu se rendre bien compte, surtout dans les deux dernières années.

Notre minoterie, malgré l'avantage de sa situation, à l'entrée des blés, et ses installations propres à la mouture des blés exotiques, a eu à soutenir une plus grande concurrence que par le passé, à la vente de ses produits dans l'intérieur, aussi bien qu'à l'achat de ses blés à Marseille.

Cette situation est la conséquence des modifications survenues dans le commerce des céréales, aujourd'hui beaucoup plus divisé qu'il ne l'était anciennement.

Ces modifications, en amenant à Marseille et sur les lieux d'origine des acheteurs plus nombreux, provoquent, en même temps, sur les marchés de l'extérieur, des offres directes et multiples, souvent peu en rapport avec les cours de Marseille.

Pour donner de l'aliment aux nombreux établissements que possède notre circonscription, il est à désirer que cette industrie puisse jouir de tarifs réduits sur les chemins de fer et de dispositions législatives les plus libérales, soit à l'entrée, soit à la sortie des blés et farines par toutes nos frontières.



Nous donnons ci-après le tableau récapitulatif de la consommation annuelle de la farine blutée et de la farine brute dans le rayon de l'Octroi de Marseille, depuis 1855 jusqu'en 1874.

TABLEAU DE LA CONSOMMATION DANS LE RAYON DE L'OCTROI

ANNÉES	FARINE BLUTÉE	FARINE BRUTE	TOTAL	PAIN	OBSERVATIONS
	kilogr.	kilogr.	kilogr.	kilogr.	
1855.....	21.472.966	9.892.299	31.365.265	779.127	Le kilogramme de pain contenant 700 gr. de farine, il convient de multiplier les kilogrammes de pain, indiqués dans la colonne ci-contre, par 700 gr. pour avoir la totalité exacte des quantités de farine qui sont entrées, chaque année, dans le rayon de l'octroi.
1856.....	19.938.125	12.252.168	32.190.293	919.585	
1857.....	19.408.514	14.582.906	33.986.420	806.490	
1858.....	19.413.730	14.514.187	33.927.917	736.890	
1859.....	23.051.354	10.566.910	33.618.264	662.836	
1860.....	22.851.549	10.286.943	33.088.492	737.479	
1861.....	26.988.694	9.006.559	35.995.253	964.145	
1862.....	28.923.532	8.794.548	37.718.071	989.908	
1863.....	31.857.825	6.502.648	38.359.973	889.659	
1864.....	32.619.360	5.307.996	37.927.356	783.882	
1865.....	30.752.889	4.498.452	35.651.341	806.361	
1866.....	31.624.008	3.646.796	35.270.804	751.477	
1867.....	32.580.443	3.082.659	35.663.102	813.671	
1868.....	33.557.054	3.135.223	36.692.277	806.182	
1869.....	34.249.759	2.705.240	36.954.999	673.390	
1870.....	33.785.500	1.944.814	35.730.314	694.499	
1871.....	34.367.332	1.743.523	36.110.855	956.169	
1872.....	34.113.604	1.747.982	35.861.536	2.483.908	
1873.....	34.301.586	1.488.849	35.790.435	3.355.682	
1874.....	37.171.328	1.296.497	38.467.825	1.228.367	

L'examen de ce tableau donne lieu à une observation qui a déjà été faite et qui se confirme tous les jours davantage, c'est que les introductions de farine blutée augmentent progressivement aux dépens des introductions en farine brute; ce qui prouve que nos boulangers, qui, autrefois, achetaient peu de farines et beaucoup de blés, ont une tendance marquée à donner maintenant la préférence aux farines.

## SEMOULES ET PÂTES ALIMENTAIRES

La fabrication des semoules et des pâtes alimentaires, dites d'Italie, établie depuis vingt ans à peine à Marseille, y occupait déjà, en 1865, une place importante. On y comptait dix fabriques qui employaient annuellement 180,000 hectolitres de blé et produisaient 8 à 9 millions de kilogrammes de semoule, dont 10 0 0 environ consommés en potage et le reste converti en pâtes alimentaires.

Dans le courant de l'année 1869, les fabriques de semoules, dont le nombre a été porté de 10 à 17, ont pu largement s'approvisionner en blés durs de la Mer Noire et du Levant ; bien que ces blés n'aient pas donné un rendement aussi avantageux que les blés durs d'Afrique, ils n'en ont pas moins favorisé la vente des semoules, à cause de l'infériorité des blés de l'Auvergne propres à cette fabrication.

L'importation des pâtes étrangères a été très peu importante, cette année ; elle a été uniquement limitée aux demandes d'assortiment que provoque encore l'ancienne réputation des pâtes d'Italie, et qui diminuent de plus en plus devant l'amélioration toujours croissante de nos produits.

Pour hâter son développement, cette industrie réclame la faveur faite à la minoterie de pouvoir manipuler les blés durs exotiques avec franchise de droits de Douane ; la semoule, qui n'est autre chose que la farine de blé dur, n'est pas admise à la sortie, comme la farine provenant des blés tendres, et les droits dont elle est frappée ne lui permettent pas de lutter avec les pays qui n'ont aucun droit à supporter.

Notre industrie semoulière a rencontré, vers la fin de l'année 1870, une concurrence assez sérieuse en Espagne, qui a profité de nos difficultés momentanées de transport, pour desservir quelques-uns de nos débouchés.

Cependant, cette industrie est en progrès : De nouvelles usines ont été créées et leur activité est aidée par l'augmentation certaine de la consommation de notre ville, qui est de plus en plus attirée vers ce produit, à cause de l'économie réelle qu'il présente pour les ménages des classes populaires.

Quant à l'industrie des pâtes alimentaires, elle a continué à être prospère ; elle a su maintenir ses débouchés et sa production a été à peu près égale à celle de l'année précédente.

L'année 1871 a été bonne pour la fabrication des semoules ; à défaut de blés durs d'Algérie, dont l'importation a été fort restreinte, les fabricants de semoule ont pu s'approvisionner très avantageusement en blés durs de la mer d'Azoff qui, cette année, ont été abondants et de bonne qualité.

La fabrication des semoules a grandi d'une manière considérable. Cette extension

est due : 1° au développement qu'a pris le commerce des pâtes à Lyon et à Clermont; 2° aux nouveaux débouchés qui ont surgi, soit en Suisse, soit en Allemagne; 3° à l'emploi des sasseurs mécaniques, dont se sert exclusivement aujourd'hui la semoulerie pour l'épuration complète de ses gruaux de blés durs.

On estime au minimum, à 300,000 hectolitres, les quantités de blés durs d'Azoff ou d'Algérie, employées annuellement pour la fabrication des semoules.

En 1872, les blés durs d'Afrique ont constitué, presque exclusivement, les approvisionnements de la semoulerie; ces blés ont été, cette année, de belle qualité.

Les difficultés que rencontrait la fabrication des farines ont engagé bon nombre de fabricants à se reporter de préférence vers la fabrication des blés durs. L'industrie des semoules a eu, par suite, à supporter une plus grande concurrence, et en forçant les limites de la consommation, la semoulerie n'a plus donné que des résultats très peu rémunérateurs.

Seule, à cause de la spécialité de ses produits et de la réputation acquise à certaines marques, la fabrication des pâtes alimentaires a pu maintenir son travail et écouler avantageusement ses produits.

Nos semoules sont aujourd'hui employées, à peu près à l'exclusion de toutes autres, dans toute la vallée du Rhône, à Lyon surtout, où fonctionnent de nombreuses fabriques de pâtes.

Les blés durs de la mer d'Azoff ont encore fait défaut en 1873, et les blés durs d'Algérie, de Constantine principalement, ont à eux seuls constitué l'approvisionnement de la semoulerie.

Cette circonstance a été fâcheuse pour cette industrie, car l'Algérie ayant seule à pourvoir aux besoins considérables de nos semouleries, ayant aussi à faire face aux demandes de l'Italie, du Midi, même du Nord de la France, et ayant enfin à contribuer aux besoins de l'administration de la guerre, l'Algérie a successivement relevé ses prix, et nos semouliers ont été forcés de payer très cher la matière première.

En 1874, la semoulerie a eu à sa disposition les blés durs d'Afrique, de Bombay, de Rodosto, de Taganrock et de Jaffa. Ses débouchés ont été en rapport avec la fabrication. Seule, la concurrence des fabricants entre eux a été la véritable cause de l'amointrissement des bénéfices de cette industrie.

La fabrication des pâtes alimentaires qui, depuis cinq ans, a quintuplé ses produits, s'est maintenue dans une situation prospère.

Les semouleries au nombre de 17, occupent environ 325 ouvriers.

Les fabriques de pâtes alimentaires sont au nombre de 65 et emploient 200 ouvriers environ.

## NAVIGATION INTÉRIEURE

## LE RHÔNE ET LE CANAL LATÉRAL

La cherté des frais de transport, justement attribuée au monopole des chemins de fer, est une des causes principales, qui s'opposent au développement commercial du port de Marseille. Or, pour obtenir une diminution sensible de ces frais, il faudrait contraindre la Compagnie de Paris à la Méditerranée à abaisser ses tarifs, en lui suscitant une concurrence sérieuse, soit par la création d'une Compagnie rivale, soit par l'amélioration des voies navigables, qui existent déjà dans l'intérieur de la France, et qu'il conviendrait d'amener jusqu'au port de la Joliette, de manière à mettre, en quelque sorte, notre place en relation directe avec les ports de l'Océan (1).

Tel est le problème qui préoccupe les défenseurs de nos intérêts commerciaux, et pour la solution duquel divers projets ont été proposés.

Deux opinions bien distinctes se sont trouvées en présence, et ont été longuement et savamment discutées de part et d'autre. Les uns voulaient améliorer la navigation du Rhône (2) et créer un grand établissement commercial à Port de Bouc; les autres proposaient de construire un canal latéral au Rhône, reliant directement la ville de Marseille au Havre (3).

Le Gouvernement s'est prononcé en faveur du premier projet, qui consiste à améliorer le cours du Rhône (4); mais il a décidé, sur les instances de la Chambre de

(1) « Il n'est plus contesté que la seule concurrence efficace à opposer au monopole des chemins de fer, est celle des voies navigables ou maritimes, et c'est aujourd'hui un fait acquis, universellement reconnu, que si les voyageurs cherchent la vitesse, les marchandises recherchent l'économie. » *Lettre adressée à M. le Ministre du commerce* par M. Charles GOUNELLE, p. 13.

(2) « Les ingénieurs du Rhône, dit M. H. Peut, dans sa réfutation du projet de construction du Canal Krantz, ont la conviction, basée du reste sur la pratique et l'effet des travaux en cours d'exécution, d'obtenir, avec 40 millions au maximum, un tirant constant d'eau de 1 m. 60 c. Ils affirment, en outre, qu'une somme de 8 à 10 millions suffirait pour assurer, en moins de deux ans, un tirant d'eau constant, de 1 m. 30 c., amélioration considérable et décisive, surtout avec le nouveau matériel de navigation à faible mouillage, récemment étudié, et dont la construction doit suivre immédiatement le vote de la loi présentée aux chambres pour l'amélioration du Rhône.... Abaissement prochain des prix de transport, de 3 centimes 1/2 la tonne kilométrique à 2 1/2 et même à 2 centimes, au moyen des nouveaux types de bateaux projetés et complètement étudiés, bateaux à forts tonnages et à faible tirant d'eau. »

(3) « Il faut, de toute nécessité, disait M. Krantz, avoir recours à un canal latéral, si coûteux et si difficile établissement qu'il puisse paraître, ou renoncer à avoir, dans la vallée du Rhône, une voie navigable qui réponde aux besoins du pays. La commission d'enquête sur les chemins de fer et les moyens de transports, a admis l'absolue nécessité d'un canal latéral..... La commission pense également qu'il est absolument nécessaire de relier Marseille au canal d'Arles à Bouc, et par lui aux autres lignes du reste de la France. — Sous toutes réserves, la commission a inséré le montant présumé de ce canal, parmi les dépenses urgentes. » (*Rapport fait à l'Assemblée nationale*, dans sa séance du 13 juin 1874, par M. KRANTZ.)

(4) Loi du 18 mars 1878.

Commerce de Marseille (1), que la navigation du Rhône serait rattachée directement au port de Marseille par un canal dont l'étude a été confiée à MM. les ingénieurs des services maritimes. (2)

Il n'est pas sans intérêt, sinon au point de vue de la discussion elle-même, puisqu'elle est close par suite de la récente décision de l'Assemblée nationale, du moins à titre de renseignement, d'examiner quel a été le mouvement commercial depuis trente ans, des deux voies de navigation qui sont en cause, soit, la partie du Rhône comprise entre Arles et la mer (3) et le Canal latéral au Rhône dans la partie déjà construite, qui relie la ville d'Arles au port de Bouc. (4)

En 1846, le cabotage entre Arles et Marseille (entrée et sortie), s'élevait à 1,310,073 quintaux métriques de marchandises, et, en 1876, ce chiffre est descendu à 725,237 quintaux métriques. La différence est plus sensible encore dans le mouvement de la grande navigation : en 1846, Arles recevait 83 navires jaugeant 4,867 tonneaux, et en expédiait 20, jaugeant 1,357 tonneaux, en 1876, le même port n'a reçu et expédié qu'un seul navire jaugeant 76 tonneaux.

Le mouvement maritime du Port de Bouc a subi des diminutions analogues :

En 1846, le cabotage entre ce port et celui de Marseille (entrée et sortie), s'élevait à 920,472 quintaux métriques, et, en 1876, il n'était plus que de 403,895 quintaux métriques. En ce qui concerne la grande navigation, la réduction n'est pas moins notable : le nombre des navires reçus ou expédiés, qui était de 240, jaugeant 24,303 tonneaux, en 1846, se trouvait réduit, en 1876, à 159 jaugeant 16,884 tonneaux.

(1) Les délégués des Chambres de Commerce de Lyon, de Chalon-sur-Saône, d'Avignon, de Rouen, de Saint-Etienne et de Paris, réunis en assemblée générale, le 11 janvier 1876, avaient demandé la création d'une grande ligne de navigation, à tirant d'eau suffisant et munie d'écluses convenables, de la Manche à la Méditerranée, par l'amélioration de la Basses-Loire, de l'Yonne, du canal de Bourgogne, de la Saône et du Rhône, mais la Chambre de Commerce de Marseille, appelée à appuyer cette démarche, répondit « que le but que l'on poursuivait ne serait véritablement atteint, que tout autant que la voie navigable destinée à relier la Manche à la Méditerranée aboutirait à Marseille, et non ailleurs parce que c'est à Marseille que se trouve le grand marché de nos exportations et de nos importations pour tous les pays du Globe. (*Compte-rendu des Travaux de la Chambre de commerce de Marseille*, année 1876, p. 23.)

(2) V. Séance de l'Assemblée nationale du 17 mars 1878.

(3) A partir d'Arles, le Rhône est toujours navigable, mais dans cette partie du fleuve, les rives sont nues et déboisées, et les bateaux y sont exposés à tous les inconvénients du mistral. — Le passage aux embouchures a été, pendant longtemps, la cause de retard nombreux qui sont évités depuis la création du canal Saint-Louis.

Les navires caboteurs remontent jusqu'à Arles. Les bateaux à vapeur du grand Rhône, qui s'arrêtent à Arles, entretiennent avec Marseille des relations continuelles au moyen de remorqueurs et de grands chalands qui effectuent en quelques heures le trajet par mer du Rhône à Marseille. — Le tirant d'eau sur le Rhône maritime est au minimum de 2 mètres; il atteint jusqu'à 7 mètres 50 près du canal Saint-Louis.

(4) Le canal d'Arles à Bouc a été créé dans le but de dessécher des marais et d'offrir au cabotage d'Arles et à la navigation du Rhône, une communication avec la Méditerranée, sans avoir à franchir le passage difficile des embouchures du Rhône. — Il commence à Arles, dans le Rhône, et aboutit à la mer, dans le port de Bouc. On y a établi quatre écluses qui ont 8 mètres de large et 38 mètres de longueur. L'écluse d'Arles, munie de deux jeux de portes est, suivant la hauteur des eaux du Rhône, écluse de montée, de descente ou de garde. Le tirant d'eau normal est de 2 mètres. Le halage a lieu le plus souvent au moyen de chevaux, et quelquefois à bras d'hommes. (*Manuel des voies navigables de la France*, par A. LARUE, 1874, p. 17.)

Les diminutions que nous venons de signaler, ne sont pas dues à des circonstances exceptionnelles, elles se sont produites insensiblement, d'année en année, au fur et à mesure que les avantages de la voie ferrée sur la navigation intérieure ont été mieux constatés. — Ces avantages consistent surtout dans la rapidité des voyages, qui compense presque toujours, et dans une large proportion, la différence des prix de transport.

Il faudra donc en ce qui concerne la navigation du Rhône; que les améliorations projetées, en modifient profondément les conditions de rapidité et d'exactitude, pour que le mouvement commercial entre ce fleuve et le port de Marseille puisse prendre des développements sérieux.

Mais la question des transports à bon marché ne sera réellement résolue, et notre commerce ne recevra une complète satisfaction, que le jour où, par la construction d'un canal latéral au Rhône, reliant le port de la Joliette à la Saône, la navigation intérieure pourra s'effectuer sans transbordement, depuis nos quais jusqu'à la Manche (1).

---

(1) Ces notes, les seules que nous ayons ajoutées à notre Mémoire, après la décision du jury sur les œuvres soumises au concours, demanderaient des développements qu'il ne nous est plus permis d'introduire dans cette publication. Nous ne pouvons que renvoyer le lecteur aux *comptes-rendus des travaux de la Chambre de commerce de Marseille* (année 1876), aux excellents mémoires de la Société pour la défense du commerce de Marseille, et aux études extrêmement remarquables que M. Emile Barlatier a publiées sur cette importante question, dans les numéros du *Sémaphore* des 16, 20 et 22 mars 1878. — O. T.

**DÉNOMBREMENT DE LA POPULATION DE MARSEILLE**  
**EN 1855 ET EN 1872**

**RÉPARTITION****État-Civil**

	1855	1872	Augmentation
Sexe masculin.....			
{ Garçons.....	59.944	88.829	28.885
{ Hommes mariés.....	35.015	57.784	22.769
{ Veufs.....	3.955	13.527	9.572
Totaux du sexe masculin.....	98.914	159.640	60.726
Sexe féminin.....			
{ Filles.....	51.465	75.590	24.125
{ Femmes mariées.....	34.797	58.957	24.160
{ Veuves.....	9.962	18.677	8.715
Totaux du sexe féminin.....	96.224	153.224	57.000
id. masculin.....	98.914	159.640	60.726
Totaux généraux.....	195.138	312.864	117.726

**Religions**

	1855	1872	Augmentation
Catholiques.....	189.218	296.101	106.883
Protestants.....	4.247	12.612	8.365
Israélites.....	1.488	2.662	1.174
Autres.....	185	1.489	1.304
Totaux.....	195.138	312.864	117.726

**Nationalités**

	1855	1872	Augmentation
Français d'origine.....	175.797	(1) 277.906	104.109
Français naturalisés.....	63	284	221
Anglais.....	21	264	243
Allemands.....	90	301	211
Belges.....	78	118	40
Italiens.....	16.109	26.051	9.942
Suisses.....	559	948	389
Espagnols.....	1.046	4.542	3.496
Polonais.....	48	71	23
Autres étrangers.....	427	2.879	1.952
Totaux.....	195.138	312.864	117.726

**Rues et Maisons**

	1855	1872	Augmentation
Rues, places et quais.....	625	1.165	540
Maisons.....	19.581	34.537	14.956
Ménages.....	50.998	73.729	22.731

(1)	Nés dans le département des Bouches-du-Rhône.....	186.901
	Autres départements.....	91.005
	Totaux.....	277.906

## PRINCIPAUX OBJETS SOUMIS A L'OCTROI

## QUANTITÉS

	1855		1874	
	hect.	lit.	hect.	lit.
Vins en cercles et en bouteilles.....	217.861	77	449.812	67
Alcool pur.....	4.219	78	4.563	60
Alcool dénaturé.....	101	46	391	59
Vinaigres.....	3.549	28	2.637	76
Bière.....	12.647	29	23.358	37
Huiles.....	289.580	»	92.146	49

	1855		1874	
	têtes	kilogr.	têtes	kilogr.
Bœufs, vaches, etc.....	14.038	6.767.184	26.065	12.370.483
Veaux.....	4.350	428.004	12.197	830.018
Moutons, brebis.....	164.299	5.404.321	175.025	6.163.505
Agneaux et chevreaux.....	39.000	515.380	41.713	577.079
Porcs.....	6.912	869.353	19.009	2.419.322
		13.984.142		22.860.107

	1855	1874
	kilogr.	kilogr.
Fourrages.....	24.127.552	37.493.046
Combustibles.....	152.051.460	187.913.038

	1855	1874
	kilogr.	kilogr.
Farines blutées.....	21.472.966	37.171.328
Farines brutes.....	9.892.299	1.296.497
Pain.....	779.127	1.228.367 (1)

(1) 700 grammes de farine pour 1 kilogr. de pain.



## SERVICE DES POSTES A MARSEILLE DE 1855 A 1874

Le produit total des bureaux des postes, à Marseille, a été,	
en 1874, de . . . . .	F. 4,092,957 84
Ce produit avait été, en 1855, de . . . . .	1,198,489 »
Augmentation.. . . .	F. 2,894,468 84

## STATISTIQUE DE L'ANNÉE 1874

Nombre de lettres affranchies. . . . .	6,106,320
Id. taxées . . . . .	172,404
Produit de la vente des timbres-poste (Fr.). . . . .	1,995,970 »
Nombre de timbres-poste vendus . . . . .	11,443,700
Nombre d'articles d'argent reçus. . . . .	47,684
Id. envoyés. . . . .	59,017
Sommes envoyées (Fr.). . . . .	2,225,152 10
Produit des articles d'argent (Fr.) . . . . .	26,138 26

## TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

## STATISTIQUE

ANNÉES	AFFAIRES à JUGER	AFFAIRES TERMINÉES	AFFAIRES restant à JUGER	FAILLITES à LIQUIDER	FAILLITES LIQUIDÉES	FAILLITES non LIQUIDÉES	JUGEMENTS CONTRA- DICTOIRES	JUGEMENTS par DÉFAUTS
1855	5.772	4.376	258	Anciennes 31 Nouvelles 68 99	58	41	1.070	3.306
1875	11.871	10.919	952	Anciennes 166 Nouvelles 279 445	280	165	1.766	2.781



# TABLE DES MATIÈRES

	PAGES		PAGES
Afrique. Possessions anglaises...	463	Cochinchine, Commerce.....	467
Algérie. Navigation .....	35, 95	Colonies anglaises .....	475
Algérie. Commerce .....	179	Colonies françaises .....	33, 90, 148
Allemagne. Commerce et Naviga- tion.....	452	Commerce extérieur et cabotage..	26, 62
Améliorations proposées.....	204	Commerce et Industrie, État actuel	429
Amérique. Colonies anglaises....	475	Commerce spécial (mouvement du)	441, 442
Amérique hollandaise.....	476	Corniche (chemin de la).....	40
Angleterre. Commerce .....	451	Côte occidentale d'Afrique.....	462
Angleterre. Possessions en Afri- que .....	463	Cotons en laine.....	135, 285, 293
Autriche. Commerce et Navigation	455	Cuir, Monographie.....	314
Baille (boulevard).....	40	Danemark, Commerce.....	450
Belgique. Commerce.....	453	Docks et Entrepôts (établisse- ments des).....	493
Bibliothèque (construction de la).	41	Écoles publiques et Salles d'asile.	41, 47, 48
Bonaparte (colline).....	40	Effectif de la Marine marchande..	48
Bourse (palais de la).....	40	Église de Saint-Michel.....	41
Brésil. Commerce.....	470	Église de Saint-Vincent-de-Paul..	41
Budgets de la Ville de Marseille de 1855 à 1874 .....	42, 246, 227	Égypte. Commerce et Industrie...	460
Cabotages (grand et petit) .....	37	Emprunts de la Ville de Marseille.	45
Cabotage. État de développement.	62, 98	Enregistrement (droits d') .....	20
Cacaos. Commerce.....	434, 268	Entrepôts.....	491, 493
Cafés. Commerce.....	433, 258, 267	Équipages, Statistique .....	29
Canal de Marseille .....	44, 227	Espagne. Commerce .....	454
Canal latéral au Rhône.....	362	Estelle (rue).....	40
Cathédrale (construction de la)...	40	États barbaresques.....	464
Céréales. Commerce et Monogra- phie.....	430, 233	États-Unis .....	468
Charbons. Commerce .....	440, 334	Faculté des Sciences.....	44
Château Borély.....	40	Filles publiques. Produit des vi- sites.....	44
Chemins de fer.....	24, 204	Gorée. Commerce.....	483
Chine. Commerce et Navigation..	466	Graines oléagineuses.....	434, 270, 278
Cimetières (concessions dans les).	44	Grèce. Commerce et Navigation..	457
Cires, Monographie.....	442, 347	Guadeloupe. Commerce et Navi- gation.....	479
Classement, d'après leur tonnage, des navires à voiles et à vapeur.	39, 406	Guyane française. Commerce et Navigation.....	33, 477
		Haïti. Commerce et Navigation...	473

	PAGES		PAGES
Huilleries. Monographie.....	439, 349	Peaux de moutons en laine.....	308
Ile de la Réunion.....	33, 476	Peaux et tanneries.....	438
Inde. Comptoirs français.....	33, 94, 483	Pêche de la morue.....	36, 96
Indes anglaises.....	464	Pérou. Commerce.....	473
Indes hollandaises.....	465	Pesage et mesurage (droits de)...	43
Industrie. Tableau des principaux établissements.....	447	Pétrole. Monographie.....	440, 327
Instruction publique.....	47	Philippines. Commerce.....	473
Italie. Commerce et Navigation..	456	Poivres. Monographie.....	434, 269
Japon. Commerce et Navigation..	466	Population. Statistique.....	9, 365
Joliette (quartier de la).....	40	Port de Marseille.....	244, 245
Laines. Monographie.....	437, 304	Portugal. Commerce.....	453
Longchamp (palais de).....	40	Postes. Statistique.....	24, 368
Lieutaud (cours).....	40	Préfecture (Hôtel de la).....	40
Madagascar (Sainte-Marie de)...	34	Résultats obtenus.....	204
Marine marchande (effectif de la).	48	République (rue de la).....	40
Marchandises (mouvement des)...	443	Rio-de-la-Plata.....	472
Marchandises. Comptes spéciaux.	446, 449, 428	Riz. Monographie.....	442, 344
Martinique. Commerce.....	34, 478	Rouvière (rue).....	40
Maurice. Possessions anglaises...	463	Russie.....	449
Mayotte et Nossi-Bé.....	473	Saint-Louis (Sénégal).....	483
Mexique. Commerce.....	469	Savonnerie marseillaise.....	443, 350
Minoterie. Monographie.....	444, 356	Semoules. Monographie.....	445, 360
Monographies des principales branches du Commerce et de l'Industrie.....	233	Sénégal. Saint-Louis et Gorée....	34, 483
Morue (pêche de la).....	443, 348	Soies et cocons.....	437, 294, 300
Navigation intérieure.....	362	Statistique. Documents divers....	365, 368
Navigation à vapeur.....	32, 57, 77, 404	Sucres. Monographie.....	430, 244, 257
Navires à voiles.....	54, 402	Suède. Commerce.....	450
Navires à voiles et à vapeur.....	34	Suif brut et saindoux.....	442, 346
Navires chargés et sur lest.....	27	Suisse. Commerce.....	484
Noailles (rue de).....	40	Tableaux du commerce extérieur.	62
Norwège. Commerce.....	450	Tribunal de Commerce.....	368
N.-D. de la Garde (chapelle de)..	44	Tableau synoptique du mouvement de la navigation.....	8
Numéraire (Importations et exportations).....	445	Tanneries. Monographie.....	438, 355
Observatoire (boulevard de l')....	40	Télégraphes.....	24
Observatoire d'Astronomie.....	44	Timbre (produits du).....	20
Octroi. Comptabilité, statistique..	43, 366	Tourteaux de graines oléagineuses.	435, 279, 284
Palais de Justice.....	40	Transit.....	486
Pâtes alimentaires.....	445, 360	Travaux publics exécutés de 1855 à 1874.....	10, 228
Pavillons étrangers et français....	30, 74	Turquie. Commerce.....	458
Peaux de chèvres, Monographie..	309	Uruguay. Commerce.....	474
		Venezuela. Commerce.....	469
		Vins et liqueurs. Monographie...	444, 339



## ŒUVRES ÉCRITES DU MÊME AUTEUR

EN VENTE À LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

- |  |  |
|--|--|
| Étude sur le Vanadium en France  | Étude sur les mines de plomb et de zinc en France                                |
| Histoire de la Commune de Gagnac, 1 vol. in-18                                 | Noblesse de France et des villes de Drègnaque, de Gagnac, de Gagnac et de Gagnac |
| Notice sur les Archives communales de la Ville de Gagnac, 1 vol. in-18         | Le Gagnac en France et en Algérie  |
| Compte rendu de la France et de l'Algérie, 1 vol. in-18                        | État de la France en 1803, 1 vol. in-18  |
| Manuel et ses Mémoires, 1 vol. in-18   | Le Gagnac en France et en Algérie  |
| Inventory des Archives communales de Gagnac, 1 vol. in-18                      | Le Gagnac en France et en Algérie  |
| La Famille de Gagnac et les Bourgeois de Gagnac, 1 vol. in-18                  | Le Gagnac en France et en Algérie  |
| Histoire de Gagnac, 1 vol. in-18   | Le Gagnac en France et en Algérie  |
| Histoire de Gagnac au moyen âge, 1 vol. in-18                                  | Le Gagnac en France et en Algérie  |
| Histoire des divers aggrandissements de Gagnac, 1 vol. in-18, plus de planches | Le Gagnac en France et en Algérie  |
| Histoire de la commune de Gagnac de 1803 à 1871                                | Le Gagnac en France et en Algérie  |



## OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

EN VENTE À LA BIBLIOTHÈQUE COMMUNALE

- |   |  |
|---|--|
| Statistique du Var, 1 vol. 12. in-8.  | Essai historique sur les fautes orthographiques au moyen âge, 1 vol. in-8.                                     |
| Histoire de la Commune de Cotignac, 1 vol. in-8.                                    | Notices historiques sur les Villes de Draguignan, de Toulon, d'Hyères et de Gonfaron.                          |
| Notice sur les Archives communales de la Ville de Toulon, 1 vol. in-8.              | Le Souffrage universel de la France, par Louis de Toulon, en 1848, 1 vol. in-8.                                |
| Géographie de la France et de l'Algérie, 1 volume de 2 pages, 1 vol. in-8.          | État de la Ville de Toulon, en 1863, 1 vol. in-8.  |
| Marseille et ses Monuments, 1 vol. in-8.  | Le Commerce de la Ville de Toulon, en 1863.  |
| Inventaire des Archives communales de Toulon, 1 vol. in-8.                          | De l'économie des Toulonnais, 1 vol. in-8.   |
| La Famille des Poëtes et les Bourgeois de Solliès, 1 vol. in-8.                     | Table générale des Toulonnais de la Commune de Toulon, depuis l'an 1800, des Sources de la Ville, 1 vol. in-8. |
| Histoire de Bandol, 1 vol. in-8.  | Tableau des Toulonnais de la Commune de la Ville de Toulon, en 1863, 1 vol. in-8.                              |
| Histoire de Toulon au moyen âge, 1 vol. in-8, avec un plan.                         | Biographie de L. de Toulon, par L. de Toulon, de la Ville de Toulon, en 1863.                                  |
| Histoire des divers agrandissements de Toulon, 1 vol. in-8, plans et photographies. |  |
| Histoire d'une ancienne Famille de Provence, 1 vol. in-8.                           |  |